

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

ANALYSE DE LA QUALITÉ DE VIE AUTOUR DES INFRASTRUCTURES DU
TRANSPORT URBAIN À HANOI

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN SCIENCE POLITIQUE

PAR
NGUYEN VAN DUNG

SEPTEMBRE 2006

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Je voudrais d'abord exprimer toute ma gratitude à Monsieur Kenneth Cabatoff, professeur au département de science politique et directeur de ce mémoire, pour sa grande disponibilité, son dévouement et ses conseils judicieux.

Je remercie sincèrement le Programme d'Appui au Développement Institutionnel et Régional en Gestion au Vietnam (DIREG) pour son appui financier. Je remercie notamment Monsieur Guy Goulet, directeur du programme, pour son aide et sa confiance. Je remercie aussi les membres de l'équipe du DIREG qui m'ont donné le support nécessaire pour faciliter mes études à l'UQÀM.

J'aimerais aussi remercier Monsieur Nicolas Therrien qui a eu la patience de relire mon mémoire.

Je tiens enfin à remercier ma famille et mes amis qui m'ont encouragé à achever mes études de maîtrise.

TABLE DES MATIÈRES

LISTES DES FIGURES.....	vii
LISTES DES TABLEAUX.....	viii
RÉSUMÉ.....	x
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE I	
LE CADRE D'ANALYSE.....	4
1.1 Espace public.....	4
1.1.1 Définition de l'espace public.....	5
1.1.2 Les enjeux des espaces publics.....	7
1.2 La qualité de vie.....	9
1.3 Les approches de l'évaluation de la qualité de vie.....	14
CHAPITRE II	
LA PROBLÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT URBAIN	
À HANOI.....	24
2.1 L'organisation des services de transport.....	26
2.1.1 Les services de voirie.....	28
2.1.2 Le transport en commun.....	29
2.1.3 L'organisation des services de transport à Hanoi.....	30
2.2 Les réformes économiques du Vietnam.....	31
2.3 La pression de la transition urbaine.....	31
2.4 La situation difficile des infrastructures de transport à Hanoi.....	34
2.5 Le développement des moyens de transport privé à Hanoi.....	36
2.6 Le développement du transport en commun à Hanoi.....	37
2.7 La pollution de l'environnement urbain à Hanoi.....	39
2.8 La sécurité urbaine à Hanoi.....	39
2.9 Le manque d'espaces publics à Hanoi.....	40

2.10	Qualité de vie - un nouveau concept dans le domaine du transport urbain au Vietnam.....	41
------	--	----

CHAPITRE III

PRÉSENTATION DES DEUX INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT URBAIN

	DE LA RECHERCHE.....	42
3.1	La situation de bus inter-provinciale de Giap Bat.....	43
3.1.1	L'activité de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	43
3.1.2	La situation de l'espace public autour de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	44
3.1.3	Les difficultés de la gestion de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	46
3.2	La rocade de Vong.....	47
3.2.1	Les aspects « informels » de la nouvelle rocade de Vong.....	48
3.2.2	La situation de l'espace public autour de la rocade de Vong.....	49

CHAPITRE IV

	HYPOTHÈSE ET QUESTION DE RECHERCHE.....	51
--	---	----

CHAPITRE V

	MÉTHODOLOGIE.....	56
5.1	Le volet qualitatif de type ethnographique de l'étude.....	58
5.1.1	Les observations.....	58
5.1.2	L'entretien ethnographique.....	59
5.1.3	L'analyse documentaire.....	60
5.2	Le volet quantitatif de l'étude.....	60

CHAPITRE VI

	ANALYSE DES RÉSULTATS.....	62
6.1	La fréquentation des espaces publics.....	62
6.1.1	La rocade de Vong.....	63

6.1.2	La station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	66
6.1.3	Conclusion.....	68
6.2	Les activités facultatives dans les espaces publics.....	70
6.2.1	Les motifs des activités facultatives.....	70
6.2.2	Les raisons des activités facultatives dans les espaces publics choisis.....	72
6.2.3	Les raisons d'une non-participation aux activités facultatives dans les espaces publics.....	74
6.2.4	Conclusion.....	76
6.3	La perception des habitants vis-à-vis de la qualité des espaces publics.....	77
6.4	Conclusions générales.....	81
CHAPITRE VII		
	CONCLUSIONS.....	82
7.1	Conclusions.....	82
7.1.1	La qualité de vie autour des infrastructures choisies.....	83
7.1.2	La perception des habitants vis-à-vis de la qualité de vie autour des infrastructures choisies.....	84
7.1.3	La fiabilité des différentes méthodes utilisées dans une recherche empirique.....	85
7.2	Suggestions.....	86
APPENDICE A : GRILLE D'OBSERVATION.....		91
APPENDICE B :		
CONTENUS PRINCIPAUX DES ENTREVUES ETHNOGRAPHIQUES.....		93
APPENDICE C : QUESTIONNAIRE DE L'ATTITUDE DES HABITANTS À L'ÉGARD DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DES INFRASTRUCTURES URBAINES.....		95
APPENDICE D : CARTE DU VIETNAM.....		102

BIBLIOGRAPHIE.....	103
--------------------	-----

LISTE DES FIGURES

Figure	Page
1.1 Structuration et espaces publics.....	8
1.2 Modèle de Rogerson (1997).....	15
1.3 La relation entre les activités extérieures et la qualité de l'environnement physique.....	19
1.4 Les critères détaillés de la qualité de l'environnement physique.....	20
2.1 Schéma simplifié de l'agglomération de Hanoi.....	25
2.2 Organisation administrative et budgétaire du Vietnam.....	27

LISTES DES TABLEAUX

Tableau	Page
1.1 Indicateurs de la qualité de vie.....	10
1.2 Définitions de la qualité de vie basées sur la notion de bonheur et de satisfaction.....	11
1.3 Définitions de la qualité de vie selon la notion de l'atteinte de buts personnels.....	12
1.4 Modèle de Borsdorf (1999).....	16
2.1 Les indicateurs socio-économiques du Vietnam.....	32
2.2 Évolution de la population urbaine par région (1986-2020).....	33
2.3 Évolutions démographiques pour les 16 principales villes du Vietnam (1998-2020).....	35
3.1 Classification du temps de stationnement des cars.....	44
6.1 Fréquentation et raisons de la fréquentation des espaces publics autour de la rocade de Vong.....	65
6.2 Fréquentation et raisons de la fréquentation des espaces publics autour de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	67

6.3	Fréquentation et raisons de la fréquentation des espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	69
6.4	Motifs des activités facultatives à la rocade de Vong et à la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	72
6.5	Raisons des activités facultatives à la rocade de Vong et à la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	73
6.6	Raisons de non-participation à la rocade de Vong et à la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	75
6.7	Évaluation de la qualité des espaces publics de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	78
6.8	Éléments positifs des espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	79
6.9	Éléments négatifs des espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat.....	80

RÉSUMÉ

Notre recherche porte sur l'analyse de la qualité de vie autour des infrastructures de transport urbain de Hanoi, la capitale du Vietnam. L'objectif de notre recherche est de comprendre l'influence des infrastructures urbaines sur la qualité de vie des habitants riverains. Pour réaliser cette étude empirique, nous avons choisi d'étudier le phénomène autour de deux des plus importants ouvrages du transport urbain à Hanoi, la rocade de Vong et la station de bus inter-provincial de Giap Bat.

Notre recherche est essentiellement éclairée par les théories de Jan Gehl (1979) et de William H. Whyte (1980). Selon eux, la qualité d'un espace public peut être déterminée en rapport au nombre d'activités facultatives (récréatives et sociales) que l'on y fait. Les auteurs proposent aussi d'utiliser la méthode ethnographique dans les recherches sur la qualité urbaine. Sur la base de ces théories, nous avons élaboré deux hypothèses. La première pose que la proportion d'activités facultatives faites dans les espaces publics à Hanoi est un indicateur de la qualité de vie dans ces lieux. La deuxième cherche à démontrer que l'emploi du questionnaire fermé pour mesurer la qualité de vie résulte en des résultats peu fiables.

Nous avons employé l'ethnographie (l'observation et l'entrevue ethnographique) comme méthode de recherche principale. Avec cette méthode, nous avons cherché à identifier la proportion de fréquentation « facultative » et de non-fréquentation des habitants dans les espaces publics. Cette proportion permet d'expliquer la qualité réelle des espaces publics autour des infrastructures urbaines ainsi que les besoins des populations concernées. Nous avons réalisé parallèlement un questionnaire traditionnel pour comprendre la perception des habitants qui se trouvent aux abords des infrastructures urbaines. Les deux volets, qualitatif et quantitatif, nous ont donné des résultats différents. Malgré la grande inquiétude des habitants vis-à-vis de la pollution des quartiers, le manque d'espaces verts et l'insécurité, une partie des répondants se sont montrés satisfaits de leur environnement de vie lors des entrevues formelles. La comparaison des résultats de ces deux volets nous a aidé à affirmer que l'ethnographie était une méthode fiable dans les recherches sur la qualité de vie en milieu urbain.

Mots clés : qualité de vie, espace public, ethnographie, activités facultatives.

INTRODUCTION

Notre recherche porte sur l'analyse de la qualité de vie autour des infrastructures du transport urbain de Hanoi.

Avec une croissance du PIB de 8,4% en 2005, l'économie vietnamienne s'est développée avec un rythme record depuis 1996 (Agence vietnamienne d'information, 2006). Ce développement rapide de l'économie entraîne un pressant besoin d'élargir les infrastructures de transport urbain dans les grandes villes.

Hanoi est la capitale économique, financière et politique du Vietnam. Au fil des dix dernières années, plusieurs ouvrages de transport urbain y ont été construits. Ces ouvrages répondent efficacement à l'augmentation du transport de la ville, mais on questionne leur impact sur la qualité de vie autour des infrastructures urbaines, particulièrement au niveau de la pollution sonore, de la pollution de l'air, du manque d'espaces verts et de l'insécurité que ressentent les passants en ces lieux.

Pour les experts du transport urbain, la construction d'un ouvrage de transport doit répondre aux demandes d'un transport efficace, c'est-à-dire de limiter les embouteillages, de favoriser la facilité du déplacement des véhicules et des piétons. Les habitants, pour leur part, sont sensibles à l'influence de ces infrastructures sur leur vie ordinaire. Une bonne infrastructure de transport urbain doit satisfaire, selon nous, non seulement les demandes de transport de la ville mais aussi les besoins des habitants en matière de la qualité de vie.

L'objectif de notre recherche est d'explorer les moyens qui nous permettront de comprendre les influences, bonnes ou mauvaises, des infrastructures urbaines sur la qualité de vie des habitants riverains. Nous proposons aussi de démontrer qu'il est souhaitable de

prendre en compte la notion de qualité de vie lorsque des projets de construction de nouvelles infrastructures sont entrepris.

Nous avons choisi deux constructions importantes de transport urbain à Hanoi (Vietnam), soit:

- la première et la plus grande rocade de la ville, la rocade de Vong, au sud de la ville,
- la station centrale de bus inter-provincial de Giap Bat, au centre de la ville.

Dans ce travail, nous avons choisi l'ethnographie comme principale méthode de recherche (l'observation et l'entrevue ethnographique). Sur la base des théories développées par Jan Gehl (1979), nous avons cherché à comprendre les statistiques et les motifs de fréquentation et de non-fréquentation d'espaces publics spécifiques par les habitants. Comme nous le verrons, les statistiques de fréquentation et de non-fréquentation « facultative »¹ donnent d'excellents indices sur l'état de la qualité de vie dans ces espaces publics; les raisons de non-fréquentation facultative permettent de mieux comprendre les besoins et les préférences des populations concernées.

Nous avons aussi réalisé une enquête traditionnelle avec des questions fermées pour recueillir les commentaires des habitants vivant aux abords des deux ouvrages choisis. Par la comparaison de résultats obtenus par deux approches, quantitative et qualitative, nous proposons de réfléchir sur la pertinence des méthodes d'enquête traditionnelles pour mesurer la satisfaction des habitants à l'égard de leur qualité de vie.

Notre document est ainsi structuré:

- Chapitre I : Nous présentons le cadre d'analyse de la recherche. Les concepts de « qualité de vie » et d'« espace public » sont définis grâce à des références à de nombreux documents. Nous cherchons aussi à déterminer les meilleures méthodes d'analyse de la

¹ Voir la page 18

qualité de vie en milieu urbain en nous référant à différentes recherches d'auteurs occidentaux.

- Chapitre II : Nous présentons la problématique de la qualité des espaces publics au Vietnam. Nous y traitons des questions de système de la gestion, de la situation économique du pays et de l'état du transport dans les grandes villes, entre autres.
- Chapitre III : Nous présentons les informations formelles et informelles relatives à la rocade de Vong et la station de bus inter-provinciale de Giap Bat. Ces informations proviennent des rapports d'évaluation de l'efficacité des ouvrages et d'enquêtes présentées dans des articles vietnamiens.
- Chapitre IV : Nous présentons les deux principales hypothèses de notre recherche, à savoir, d'abord, que la proportion des activités facultatives reflète la qualité de vie dans les espaces publics à Hanoi et ensuite, que les méthodes du questionnaire fermé pour mesurer la qualité de vie produisent des résultats peu fiables.
- Chapitre V : Nous présentons la méthodologie de la recherche. Il s'agit des volets qualitatif et quantitatif. Le volet qualitatif comprend les méthodes ethnographiques (observation, entrevue ethnographique, collecte des données). Le volet quantitatif comprend le questionnaire fermé pour récolter l'opinion des habitants riverains.
- Chapitre VI : Nous présentons les principaux résultats de notre recherche.
- Chapitre VII : Nous présentons les conclusions de notre recherche.

CHAPITRE I

LE CADRE D'ANALYSE

Le but de notre recherche est d'analyser la qualité de vie autour des infrastructures de transport urbain à Hanoi. Nous tenterons de comprendre le point de vue des habitants à l'égard de la qualité de vie dans les espaces publics aux abords d'infrastructures de transport urbain.

Les concepts de « qualité de vie » et d'« espace public » sont omniprésents dans notre processus de recherche. Ils sont considérés comme les mots-clé de toutes nos idées, analyses et suggestions. Comme ils sont polysémiques et s'appliquent à différents domaines, il nous faut donner des définitions claires de ces deux concepts que nous utiliserons fréquemment dans le cadre de cette recherche.

Dans cette partie, nous chercherons d'abord à présenter différentes interprétations des concepts de « qualité de vie » et d'« espace public » en nous référant à certaines recherches. Nous proposerons ensuite une définition plus spécifique à notre sujet.

1.1. Espace public

L'espace public joue un rôle indispensable dans un environnement urbain. Il est considéré depuis longtemps comme le domaine technique exclusif des ingénieurs, architectes et urbanistes. Depuis quelque temps cependant, on l'associe de plus en plus aux sciences sociales (la science politique, la sociologie, la géographie, etc.), qui s'intéressent plus spécifiquement aujourd'hui aux relations entre l'environnement urbain et les citoyens.

1.1.1. Définition de l'espace public

Plusieurs définitions de l'espace public ont été présentées dans les recherches publiées jusqu'ici. Nous aimerions ici résumer les positions principales de différents auteurs pour définir ce qu'est un espace public.

Il y a deux façons de comprendre le concept d'« espace public ».

La première est clairement énoncée dans la recherche de Habermas (1978). Celui-ci comprend l'espace public comme lieu d'échange à l'intérieur d'une collectivité. Les acteurs politiques, sociaux et autres discutent et échangent des idées, des points de vue, des valeurs et des propositions qui reflètent leurs perceptions des problèmes auxquels la communauté est confrontée.

La notion d'espace public de Habermas est partagée par Benaouda et ses collaborateurs (2004), qui l'ont développée plus en détail. Pour eux, l'espace public représente:

- un espace de médiation qui réunit les acteurs appartenant à différentes sphères : la société civile, élus, système économique;
- un espace ouvert au public (sans restriction d'appartenance communautaire ou organisationnelle);
- un espace où la critique peut s'exercer librement;
- un espace d'échanges symboliques (la communication rationnelle, de persuasion, d'émotion);
- un lieu physique où des acteurs agissent, manifestent publiquement leur soutien ou leur contestation des systèmes (politiques ou économiques).

Pour les urbanistes et les sociologues urbains, l'« espace public » est envisagé comme un lieu matériel accessible à tout le monde. C'est un territoire concret qui se trouve dans une collectivité urbaine (Joseph, 1992) comme les rues, les squares, les stations de bus,

les gares, etc. Joseph (1992) souligne qu'il faut « comprendre l'espace public, non seulement comme espace abstrait de délibération subjective, mais comme espace du mouvement, du rassemblement, de la dispersion et du passage. Et comprendre la rue comme univers du changement de positions et comme école pour penser « de manière élargie » ».

Selon Le glossaire de l'architecture et de l'urbanisme, « l'espace public est un endroit ouvert à tout le monde. C'est un lieu important pour la vie sociale et de plus, il participe à la structure d'une ville » (Kaplan, 2004).

Pour le Laboratoire d'Études méthodologiques Architecturales (Université de Liège en Belgique), un espace public est « un espace accessible n'importe quand -c'est-à-dire n'ayant ni heure d'ouverture, ni heure de fermeture, comme les rues et les places publiques par exemple- par n'importe qui, sans aucune discrimination, pour des activités qui ne sont pas nécessairement explicitement déterminées, à condition que celles-ci se conforment à un règlement d'usage, établi par l'autorité publique ».

La définition du Laboratoire d'Études méthodologiques Architecturales (Université de Liège en Belgique) correspond au genre des espaces publics extérieurs. Il s'agit cependant des espaces publics intérieurs comme les musées, les centres commerciaux, etc. La question de contrôle est considérée comme une caractéristique importante pour différencier deux genres de l'espace public : « L'absence ou l'existence de limites physiques conduit à distinguer les espaces publics intérieurs des espaces publics extérieurs » (Korosec-Serfaty, 1988).

Nous sommes particulièrement en accord avec la définition proposée par Korosec-Serfaty (1988) : « Les espaces publics urbains sont des territoires collectifs de forme, de style et de taille variable, sans possesseur unique, en principe ouverts à tous les membres de la société, caractérisés à la fois par une grande variété de pratiques et par la présence d'un grand nombre d'usagers. Ainsi peut-il s'agir d'espaces physiques aussi différents que des rues, des places, des cimetières, des parcs et des jardins publics, des couloirs et des stations de métro, des abris de bus, des terrains vagues urbains, etc. ».

Dans notre recherche sur la qualité de vie urbaine, nous visons à comprendre l'« espace public » dans la deuxième acception du terme. Plus concrètement, ce sont les infrastructures de transport urbain d'une ville telles que les rocade, les stations de bus, les rues ou les routes, qui nous intéressent.

1.1.2. Les enjeux des espaces publics

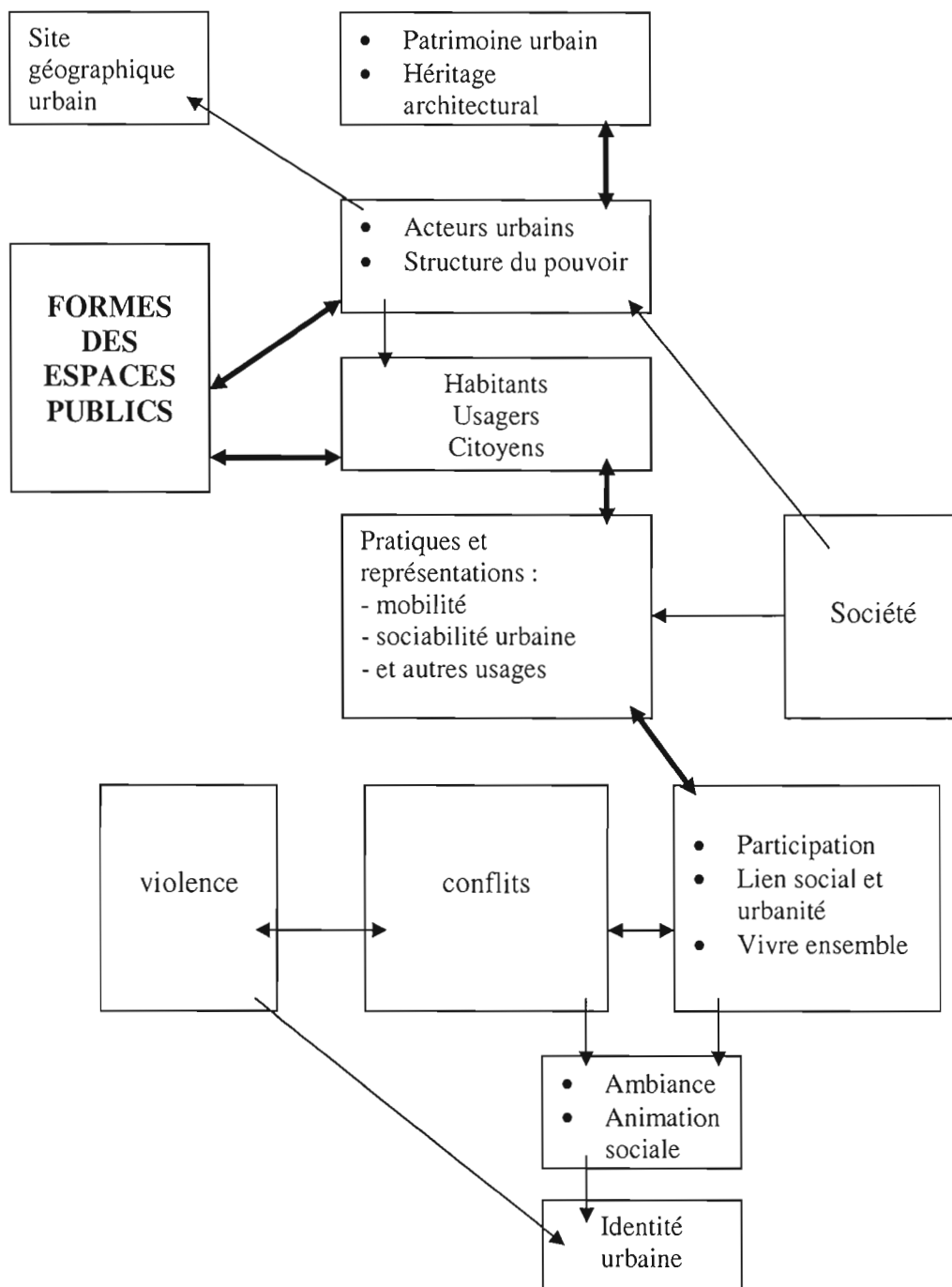
Les rôles de chaque espace public sont attribués lors de la planification d'un quartier ou d'une infrastructure urbaine. La conformité aux rôles, n'est cependant pas facile à cause des changements objectifs de l'environnement et de la société. Il s'agit en fait de considérer les rôles comme les enjeux que chaque espace public doit dépasser. Selon Bassand (2001), on distingue quatre enjeux spécifiques aux espaces publics :

- l'enjeu de mobilité qui implique accessibilité à tout l'urbain à tous les citoyens,
- l'enjeu des usages civils, festifs et culturels, commerciaux plus ou moins réguliers,
- l'enjeu de sociabilité qui signifie que tous les citoyens peuvent selon des modalités diverses rencontrer tous les autres citoyens,
- l'enjeu d'identité.

La mobilité est l'élément indispensable d'un espace public. Elle joue souvent un rôle important dans la planification et la construction d'une infrastructure urbaine. Pourtant, pour attirer les citoyens à se rendre dans un quartier et participer à ses activités, ce sont les caractéristiques commerciales, culturelles et sociables qui constituent la différence et l'identité d'un espace public.

Chaque espace public présente ses propres enjeux. Ceci nous rappelle l'importance de considérer l'espace public comme un ensemble de relations à la fois environnementales et sociales. La figure 1.1 illustre notre propos à ce sujet.

Figure 1.1
Structuration et espaces publics



Source : Bassand, 2001

1.2. La qualité de vie

Le concept de « qualité de vie » a une signification complexe et multidimensionnelle et les indicateurs de la qualité de vie changent selon les domaines de recherche. Dans le cadre d'une recherche concrète traitant du transport urbain, nous voudrions établir une définition et proposer des indicateurs de qualité de vie qui tiendraient compte de l'influence des infrastructures de transport urbain.

Selon le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (2000), « il ne semble pas y avoir de définition unique généralement acceptée de la qualité de vie dans les très nombreux documents qui ont été produits sur le sujet au cours des trente dernières années. Qui plus est, d'autres expressions, telles que « bien-être social », « sécurité sociale » et « développement humain », sont souvent utilisées comme des expressions équivalentes ou analogues ».

On trouve de nombreuses définitions de la « qualité de vie ». Après avoir consulté plusieurs documents sur la question, nous nous sommes convenus qu'il y avait deux façons principales d'aborder la question de la qualité de vie.

La première implique un point de vue objectif vis-à-vis de la qualité de vie. Une définition représentative de cette tendance est celle du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (2000) : « la qualité de vie est considérée comme le produit de l'interaction de plusieurs facteurs (sociaux, de santé, économiques, environnementaux) qui, collectivement et par des moyens souvent inconnus, entrent en interaction pour finalement avoir une incidence sur le développement humain et social, au niveau des particuliers comme à celui de la société ».

Pour rendre cette définition plus concrète, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (2000) présente des indicateurs principaux pour mesurer la qualité de vie :

Tableau 1.1 : *Indicateurs de la qualité de vie*

Santé, environnement et sécurité du public	Occasions et participation économiques	Participation sociale
<ul style="list-style-type: none"> • qualité de l'air et de l'eau • espérance de vie • mortalité infantile • santé • taux de criminalité • crimes violents 	<ul style="list-style-type: none"> • niveau de scolarité • taux d'alphabétisation • taux d'emploi • produit national brut par habitant • revenu discrétionnaire • recherche et développement/innovation 	<ul style="list-style-type: none"> • mesures du racisme et de la discrimination • participation au vote • bénévolat • activités et produits culturels

Source : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (2000)

La deuxième façon implique un regard subjectif de la qualité de vie. La plupart des définitions subjectives de la qualité de vie sont non-gouvernementales. Plusieurs définitions sont représentatives de ce point de vue : pensons notamment à celle de l'Organisation mondiale de la Santé (Schraub, 2002) : « La qualité de vie est définie comme la perception qu'un individu a de sa place dans la vie, dans le contexte de la culture et du système de

valeurs dans lequel il vit, en relation avec ses objectifs, ses attentes, ses normes et ses inquiétudes. C'est un concept très large qui peut être influencé de manière complexe par la santé physique du sujet, son état psychologique et son niveau d'indépendance, ses relations sociales et sa relation aux éléments essentiels de son environnement » (et aussi, selon nous, par sa façon de réagir aux questions posées.)

Ferrans (1990, cité et traduit par Duquette, 1997) sépare les définitions de la qualité de vie selon les concepts de bonheur/satisfaction et d'atteinte de buts personnels comme dans le Tableau 1.2 et le Tableau 1.3. Selon Duquette (1997) : « une définition complète de qualité de vie devrait englober ces deux concepts ».

Tableau 1.2 : *Définitions de la qualité de vie basées sur la notion de bonheur et de satisfaction.*

Auteur (s)	Définition de la qualité de vie	Traduction de la définition de la qualité de vie
Baltrusch et Waltz (1987)	The balance between euphoric and dysphoric feeling states.	L'équilibre entre les humeurs euphorique et dysphorique.
Campbell et al. (1976)	Satisfaction of needs.	La satisfaction des besoins.
Dalkey (1972)	The degree to which an individual or a society is able to satisfy the perceived psychophysiological needs.	La capacité d'un individu ou d'une société à satisfaire leurs besoins psychophysiologiques perçus.
Dalkey et Rourke (1973)	A person's sense of well-being, his satisfaction or dissatisfaction with life, or his happiness or unhappiness.	Le sentiment de bien-être d'un individu, sa satisfaction ou insatisfaction avec la vie, ou son sentiment d'être heureux ou malheureux.
Ferrans (1990b)	A person's sense of well-being that stems from satisfaction or dissatisfaction with the areas of life that	Le sentiment de bien-être d'un individu qui prend racine de sa satisfaction ou insatisfaction dans

	are important to him/her.	les domaines de vie qui lui sont importants.
Hornquist (1982)	The degree of need satisfaction within the areas of the physical, psychological, social, activity, material, and structural needs. Individual experience of needs including aspired satisfaction should be considered.	Le degré de satisfaction des besoins dans les domaines physique, psychologique, social, récréatif, matériel, et structurel. L'expérience individuelle des besoins et de leur satisfaction devrait être considérée.
Jonsen et al. (1986)	The subjective satisfaction expressed or experienced by an individual in his or her physical, mental, and social situation.	La satisfaction subjective exprimée ou vécue d'un individu dans sa situation physique, mentale, et sociale.
Jonsen et al. (1986)	The subjective evaluation by an onlooker of another's subjective experiences of personal life.	L'évaluation subjective d'une tierce personne des expériences subjectives de la vie personnelle d'un individu.
McCall (1975)	Obtaining the necessary conditions for happiness throughout a society.	L'obtention des conditions nécessaires pour le bonheur dans une société.
Vetter et al. (1981)	The degree of satisfaction that an individual feels with his or her life and surroundings.	Le degré de satisfaction d'un individu avec sa vie et son environnement

Source : Duquette (1997)

Tableau 1.3 : Définitions de la qualité de vie selon la notion de l'atteinte de buts personnels

Auteur (s)	Définition de la qualité de vie	Traduction de la définition de la qualité de vie
Calman (1989)	Satisfaction, contentment, happiness, fulfillment, and the ability to cope... Quality of life therefore measures the	Satisfaction, contentement, bonheur, accomplissement, et habileté à faire face... La qualité

	difference, at a particular period of time, between the hopes and expectations of the individual and the individual's present experience. It is concerned with the difference between perceived goals and actual goals. It is an assessment of the potential for growth.	de vie mesure donc la différence, à une période de temps donnée, entre les espoirs et les attentes d'un individu et sa réalité actuelle. Elle s'attarde sur la différence entre les buts perçus et les buts réels. C'est l'évaluation du potentiel de croissance.
Engquist (1979)	The extent to which an individual is able to achieve security, self-esteem and the opportunity to use intellectual and physical capabilities in pursuit of personal goals.	Le degré auquel un individu peut atteindre la sécurité, l'estime de soi et l'opportunité d'utiliser ses capacités physiques et intellectuelles dans la poursuite de ses buts personnels.
Gerson (1976)	The degree to which an individual succeeds in accomplishing his desires despite the constraints put upon him by a hostile or indifferent nature, God, or social order.	Le succès d'un individu à satisfaire ses désirs malgré les contraintes d'une nature hostile ou indifférente, de Dieu, ou de l'ordre social.
Sartorius (1989)	Distance between a person's position and his goals.	La distance entre la position d'un individu et ses buts.

Source : Duquette (1997)

Pour faire comprendre la perspective subjective de la définition de la qualité de vie, Flanagan (1978, 1982) a identifié 15 facteurs permettant de mesurer la qualité de vie (cité par André, 2001) :

- le bien-être physique et matériel (a. le confort matériel et la sécurité financière, b. la sécurité personnelle et sanitaire) ;
- les relations avec les autres (c. les relations avec un conjoint, d. le fait d'avoir des enfants et de les élever, e. les relations avec d'autres membres d'une famille, f. les relations avec des amis chers);
- les activités civiques, communautaires et sociales (g. le fait d'aider et encourager d'autres personnes, h. la participation aux affaires locales et gouvernementales) ;

- le développement et les réalisations personnels (i. le développement intellectuel, j. le fait de pouvoir se comprendre et travailler à son développement personnel, k. le fait d'avoir un travail intéressant, valorisant et utile, l. le fait d'être créatif et de vivre des expériences personnelles riches) ;
- les loisirs (m. le fait de socialiser avec les autres, n. les activités récréatives passives ou d'observation, o. les activités récréatives actives ou de participation).

1.3. Les approches de l'évaluation de la qualité de vie

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le concept de « qualité de vie » peut être approché tant du point de vue subjectif qu'objectif, selon que l'on considère les aspects internes (la satisfaction ressentie par les individus) ou externes (objet matériel qui cause ou qui est en relation avec la satisfaction) (Pacione, 1982). Selon André (2001), « les indicateurs objectifs de bien-être (revenu par habitant, taux de sous-emploi, etc.) étaient insuffisants pour prévoir la qualité de vie puisqu'ils ne tiennent pas compte de ce que ressent la population... Les critères de la qualité de vie dépendent de la subjectivité de chaque groupe social qui établit sa propre hiérarchie de critères, selon ses préférences, ses traditions et son mode de vie ».

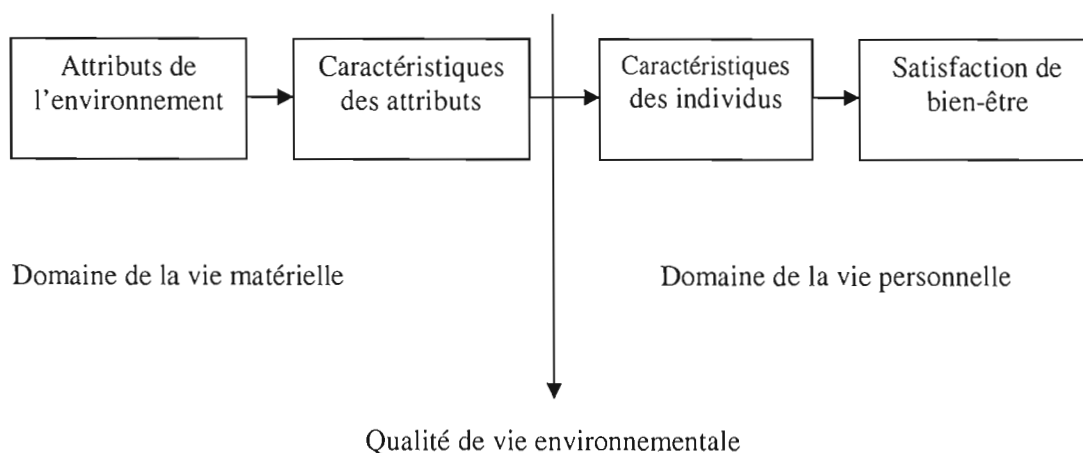
Beaucoup de recherches concilient à la fois des approches objectives et subjectives pour jouir d'une compréhension plus complète du phénomène de la qualité de vie. Dans ces cas, la méthodologie est souvent quantitative, elle « repose sur l'élaboration de données chiffrées, portant sur une population bien définie » (Marpsat, Firdion, Lecomte, Mizrahi et Mazrahi, 1998). « Cette population n'est pas enquêtée en totalité, mais seulement sur un sous-ensemble (échantillon) » (Desrosières, 1982).

Rogerson (1997) conçoit la qualité de vie environnementale comme une combinaison des domaines de la vie matérielle et de la vie personnelle. « Le domaine de la vie matérielle consiste en une série de biens, services et autres attributs relatifs à l'environnement physique, économique et social de l'espace géographique dans lequel l'individu vit. Le domaine de la vie personnelle est déterminé par les caractéristiques des individus et leur appréciation de leur bien-être et de leur satisfaction » (André, 2001). Dans un projet urbain à Istanbul en Turquie, Rogerson a réalisé un questionnaire concernant la satisfaction de 384 habitants de 22 districts d'Istanbul par rapport à la facilité de faire des achats, la pollution environnementale, le

niveau de scolarité, le coût de la vie, le niveau de bruit, le climat, la possibilité de trouver de l'emploi, le transport pour aller au travail, les effets de foule, les relations avec les voisins, les conditions d'habitation, les parcs, les espaces verts, la santé, la possibilité de faire des activités récréatives ou sportives, l'accessibilité au transport public et la congestion de la circulation.

Figure 1.2

Modèle de Rogerson (1997)



Source : André, 2001

Une autre recherche de Borsdorf (1999) concilie les critères objectifs et subjectifs dans la détermination de la qualité de vie urbaine. Borsdorf a cherché à trouver l'écart entre les évaluations subjectives de la qualité de vie des habitants et les conditions de vie objectives à Innsbuck, en Autriche. Une enquête réalisée auprès de 300 habitants (19 ans et plus) entre 1991 et 1993 a démontré qu'il existait des écarts entre la mesure objective et l'évaluation subjective de la qualité de vie. Le degré de la satisfaction variait selon les types d'habitants.

Tableau 1.4
Modèle de Borsdorf (1999)

Échelon de la recherche	Facteurs influant sur la qualité de vie				Catégorie	Méthode
Échelon objectif supra-individuel	Environnement physique	Environnement social	Infrastructures	Facteurs de dérangement	Facteurs de l'offre	Inventaire de travaux sur le terrain de recherche
	Relief	Voisinage	Qualité d'habitation	Bruit		Banque de données
	Climat	Communication	Marché du travail	Odeur		
	Esthétique du paysage	Approbation	Éducation	Criminalité		
	Valeur de loisir	Travail	Récréation	Instabilité		
Échelon objectif individuel		Intimité	Infrastructures de transport	Dérangement social	Facteurs de la demande	Enquête Analyse des quartiers et des tranches d'âge spécifiques
		Acceptation sociale	Équipement de communication			
Échelon subjectif	<p align="center">LA PERCEPTION</p> <p align="center">est dépendante des éléments suivants :</p> <p align="center">âge, position sociale, sexe, état d'enseignement, budget de loisir, revenu</p> <p align="center">Elle conduit à :</p>				Évaluation	Résultat
	<p align="center">L'ÉVALUATION</p> <p align="center">Dont le résultat est :</p> <p align="center">le bonheur, la satisfaction, la santé</p>					

Source : André (2001)

Comme c'est le cas pour les recherches de Rogerson (1997) et Borsdorf (1999), la majorité des approches subjectives proposent de mesurer la « satisfaction » des habitants par des questionnaires d'enquêtes. Il a été démontré dans les études de Jan Gehl (1979, 1987), ainsi que dans celles de William H. Whyte (1988), que les sondages ne sont pas toujours des instruments fiables pour mesurer la satisfaction des résidents.

Nous constatons qu'il y a un certain consensus parmi les chercheurs s'intéressant à la question de la qualité de vie. Ce consensus semble cependant reposer sur des présupposés souvent fragiles, à l'effet (1) que les habitants sont capables de définir « objectivement » leur niveau de satisfaction, et (2) qu'ils vont vouloir communiquer ce niveau de satisfaction aux chercheurs. Les expériences informelles montrent que les habitants pourraient ne pas comprendre les questions scientifiques directes. Leurs réponses à une même question pourraient aussi varier selon les circonstances. Ils pourraient par exemple être fortement influencés par l'attitude d'autres personnes se trouvant près d'eux. Dans certains cas, les habitants peuvent aussi ne pas vouloir répondre aux questions qui, selon eux, ne sont pas réalistes.

Les recherches de Goffman (surtout celles qu'il présente dans les deux ouvrages « *La mise en scène de la vie quotidienne* » en 1973 et « *Les rites d'interaction* » en 1974) proposent l'idée que la vie quotidienne est semblable à une mise en scène au théâtre avec les acteurs et le public. Le public est présent et l'acteur tient son rôle. Dans la vie, comme au théâtre, la tâche principale d'un acteur est de donner une vraisemblance au rôle qu'il joue. Il doit avoir la meilleure présentation de son image avant le public. Autrement dit, chaque personne veut toujours garder la face et s'assurer que ses partenaires ne la perdent pas non plus dans les interactions de la vie ordinaire. Selon Goffman, « la face est la valeur sociale positive qu'une personne revendique effectivement à travers une ligne d'action que les autres supposent qu'elle a adoptée au cours d'un contact particulier » (Goffman, 1974). Ainsi, dans les enquêtes de recherche, l'interviewé garde « une surveillance intellectuelle de soi » (Bachelard, 1994) qui « peut permettre 1) de contrôler autant que possible les effets liés à la dynamique propre de l'échange locutoire et à la distance sociale des interlocuteurs; 2) d'éviter les contresens sur le statut à attribuer au discours de l'acteur » (Ragouet, 2000).

Partant de ces théories de Goffman et de Bachelard, beaucoup de recherches sociales en général et de recherches sur la qualité de vie urbaine en particulier, ont choisi d'exclure les méthodes d'enquête à questions fermées : pensons par exemple aux recherches de Korosec-Serfaty sur les places publiques. Celles-ci, essentiellement réalisées en Alsace (Est de la France) et en Suède, avaient pour but de comprendre la réalité des espaces publics et d'identifier les problèmes à résoudre dans les espaces publics dans l'avenir. « (Ces recherches) ont porté sur l'observation et l'analyse (des espaces publics) de leurs rythmes quotidiens et saisonniers, de leurs usages ordinaires et exceptionnels, de leur symbolique et de leur rôle au sein de la cité... » (Korosec-Serfaty, 1988).

Nous n'avons pas l'intention d'approcher le point de vue objectif avec les indices établis. Cela pourrait nous donner des résultats qui sont loin des perceptions et des besoins réels des résidents.

Nous ne visons pas à seulement réaliser des questionnaires d'enquête avec les habitants. Cette méthode subjective pourrait nous donner des résultats inexacts à cause des réponses trop imprécises.

Contrairement aux méthodes d'évaluation axées sur les perceptions « subjectives » des résidents, nous proposons de nous appuyer sur les mesures « objectives » développées par Jan Gehl (1979, 1987) et William H. Whyte (1980, 1988). Selon eux, il y a deux groupes d'activités dans les espaces publics : les activités « nécessaires » (aller au travail, attendre le bus, etc.) et les activités « facultatives » (les activités sociales et récréatives des habitants). Les activités nécessaires ne reflètent pas beaucoup la qualité des espaces publics parce qu'elles sont indispensables à chaque personne. Par contre, les activités facultatives sont fortement influencées par la qualité des espaces publics : les gens choisissent eux-mêmes de fréquenter des lieux correspondants à leurs goûts et à leurs préférences.

Figure 1.4

Les critères détaillés de la qualité de l'environnement physique

PROTECT	1. Protection against Traffic & Accidents <ul style="list-style-type: none"> - traffic accidents - fear of traffic - other accidents 	2. Protection against crime & violence (feeling of safety) <ul style="list-style-type: none"> - lived in / used - streetlife - streetwatchers - overlapping functions - in space & time 	3. Protection against unpleasant sense experiences <ul style="list-style-type: none"> - wind / draft - rain / snow - cold / heat - pollution - dust, glare, noise
	4. Possibilities for WALKING <ul style="list-style-type: none"> - room for walking - uncluttering layout of streets - interesting facades - no obstacles - good surfaces 	5. Possibilities for STANDING / STAYING <ul style="list-style-type: none"> - attractive edges - «Edgeeffects» - defined spots for staying - supports for staying 	6. Possibilities for SITTING <ul style="list-style-type: none"> - zones for sitting - maximizing advantages primary and secondary sitting possibilities - benches for resting
	7. Possibilities to SEE <ul style="list-style-type: none"> - seeing-distances - unhindered views - interesting views - lighting (when dark) 	8. Possibilities for HEARING / TALKING <ul style="list-style-type: none"> - low noise level - bench arrangements - «talkscapes» 	9. Possibilities for PLAY / UNFOLDING / ACTIVITIES <ul style="list-style-type: none"> - invitation to physical activities, play, unfolding & entertainment - day & night and summer & winter
ENJOY	10. Scale <ul style="list-style-type: none"> - dimensioning of buildings & spaces in observance of the important human dimensions related to senses, movements, size & behaviour 	11. Possibilities for enjoying positive aspects of climate <ul style="list-style-type: none"> - sun / shade - warmth / coolness - breeze / ventilation 	12. Aesthetic quality / positive sense-experiences <ul style="list-style-type: none"> - good design & good detailing - views / vistas - trees, plants, water

Source : Jehl, 1987

Ce tableau est divisé en trois parties. La première partie, très importante, concerne les éléments de sécurité des passagers. Ce sont « les facteurs qui seuls ou ensemble peuvent ruiner n'importe quel environnement urbain » (Jehl, 1987). Les deux autres parties comportent des facteurs attirants pour les passagers. Ces facteurs créent l'identité et la différence entre les espaces publics différents.

Les facteurs favorisant un bon espace public selon le tableau de Jan Gehl et le rapport entre la qualité d'une ville et les activités dans une ville (Gehl, 1979) se résument comme suit :

- La protection contre la circulation et les accidents (accidents de la circulation, peur de la circulation et des accidents) : une bonne solution serait de déplacer la circulation dangereuse et rapide en dehors des quartiers résidentiels et centraux et de régler alors le problème posé par le passage d'un flux de circulation lente au flux rapide des voies périphériques, ou alors d'intégrer progressivement la circulation au flux afin que les voitures rentrent au ralenti dans ces zones en respectant les piétons.
- Protection contre la violence et la criminalité : les mesures mises en place doivent concerner les changements dans la société et l'aménagement des villes (habité/utilisé, animation de la rue, « streetwatchers », structure et identité sociales, activités simultanées place et heure, éclairage (la nuit)).
- Protection contre l'influence défavorable du climat (vent, pluie, froid, courant d'air) : le fait d'aménager des structures en fonction des situations climatiques pourraient augmenter le nombre d'heures passées dehors.
- Protection contre des expériences sensorielles désagréables (bruit, fumées, odeurs désagréables et agréables, poussières/saleté).
- Possibilités de faire de la marche à pied : il est possible de marcher à pied sans être bousculé et gêné, sans avoir à monter, à descendre des escaliers, sans avoir à marcher trop loin ou être obligé de faire des détours exagérés. La circulation piétonnière « à roue » est aussi facilitée (landaux, poussettes, chaises roulantes, chariots, etc.).
- Possibilités de rester debout
- Possibilités de s'asseoir : il s'agit d'une exigence spécialement importante puisque plusieurs activités particulières et récréatives sont liées au fait de s'asseoir (profiter de la vie, bavarder, lire, écrire, regarder, s'embrasser, se dorer au soleil, etc.). Les possibilités de s'asseoir sont réparties en trois catégories :

- ✓ Possibilités primaires (bancs, chaises, etc.) à des endroits stratégiques (existence d'un bon rapport entre les attraits : soleil, abri du vent, appuis, activités à observer, etc.).
 - ✓ Possibilités secondaires (escaliers, balustrades, estrade, jardinières, lieux favorisant la position assise) lorsque la température est clémente.
 - ✓ Les bancs pour se reposer dans les zones piétonnières (pour les personnes âgées).
- Possibilités de bien voir aux alentours : champ visuel, orientation/vue, lignes de vision sans obstacles, éclairage (la nuit)
 - Possibilités d'entendre et de parler : niveau sonore, distance, emplacement des bancs
 - Possibilités de jeu et de récréation : jeu, danse, musique, théâtre, discours, mélange de différents groupes d'âges et de personnes
 - Possibilités d'autres activités (lieu et espace, permission/acceptation, « générateurs », « metteurs en route », été/hiver, jour/nuit) : Les possibilités sont à tous les groupes sociaux et non pas à un groupe restreint.
 - Possibilités de trouver la paix et le calme : autant il est important d'avoir la possibilité de voir, entendre et participer aux activités sociales, autant il est important de pouvoir aussi trouver des endroits où règnent la paix, le calme et l'isolement. Ces deux exigences sont deux faces d'une même chose.
 - Besoins physiologiques : manger/boire, se reposer, hygiène (W.-C. publics), courir, sauter, jouer
 - Services à petites échelles (gestes amicaux) : panneaux de signalisation, cabines téléphoniques, boîtes à lettres, panneaux d'affichage, plans de ville, location de poussettes et de chariots, corbeilles à papiers
 - Aménager en vue de profiter des facteurs positifs du climat : soleil, chaleur/froid, brises/ventilation
 - Aménager pour profiter des expériences sensorielles positives : qualités esthétiques du cadre, vues, nature- plantes- arbres- fleurs- et animaux.

En vue de comprendre les attitudes des habitants à l'égard de la qualité de vie dans les espaces publics, nous proposons d'observer les comportements des habitants en matière d'utilisation ou de non-utilisation des espaces publics autour des infrastructures de transport urbain.

Ainsi, nous voudrions déterminer :

- la proportion d'utilisateurs « facultatifs » qui fréquentent les espaces publics,
- les raisons pour lesquelles les utilisateurs facultatifs fréquentent ou ne fréquentent pas tel ou tel espace public.

CHAPITRE II

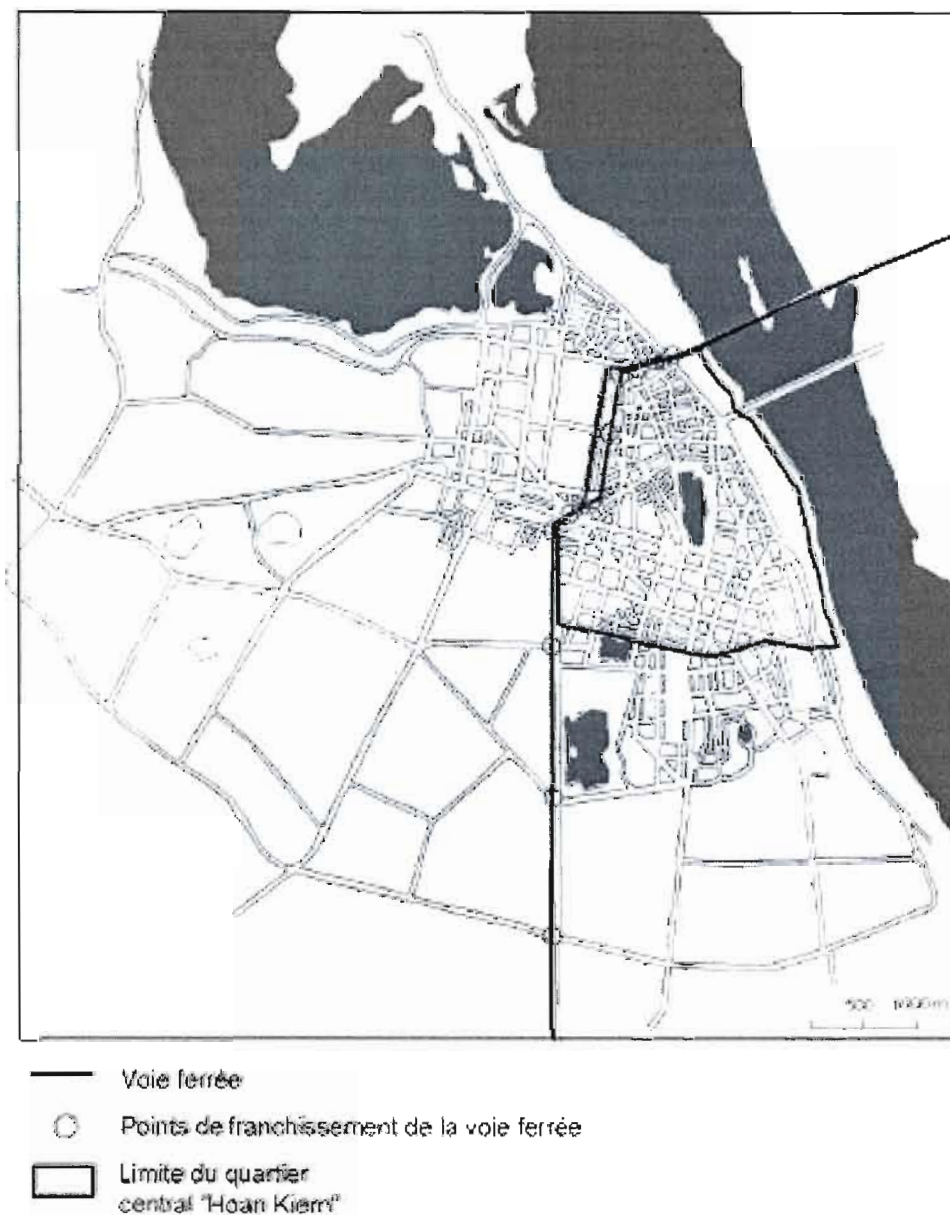
LA PROBLÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT URBAIN À HANOI

Le Viêt-Nam est un pays en développement. Depuis les années 80, l'économie vietnamienne connaît un développement extraordinaire grâce à la politique de réforme très vigoureuse du gouvernement. Le système de transport qui n'a pas échappé aux changements, surtout dans les grandes villes, a fait l'objet de grandes attentions. Beaucoup de nouvelles infrastructures de transport urbain ont été construites dans les centres de développement du pays.

Hanoi est considérée comme un des centres économiques les plus dynamiques du Vietnam. Tout comme Ho Chi Minh-ville, Hai Phong, Da Nang et Can Tho, Hanoi est dotée du statut de « ville-province » - le plus haut niveau dans l'échelon des circonscriptions administratives locales. Située au cœur du delta du fleuve Rouge, elle est la capitale politique et culturelle du pays. Sa superficie totale est de 920 km², dont 83 km² constituent la surface urbaine. Hanoi a 7 arrondissements urbains et 5 districts ruraux. Sa population est estimée à 3,2 millions d'habitants et sa densité est très hétérogène (Ambassade de France au Vietnam, 2003).

Figure 2.1

Schéma simplifié de l'agglomération de Hanoi



Source : Lacoste, G. (2002)

Le Vietnam a connu une transition économique rapide ces dernières années et le système de transport urbain de Hanoi est devenu gravement surchargé. Les embouteillages sont maintenant courants à l'heure de pointe partout dans la ville. Les autorités de Hanoi ont fait des efforts particuliers pour trouver des solutions visant à améliorer et régler cette situation : notons ici les nouveaux projets de construction de rocade, l'installation de nouveaux feux de circulation ou la planification de services de bus rapides, de métro ou de tramway, par exemple.

Il va de soi que de tels projets sont indispensables pour la ville de Hanoi. Cependant, pour obtenir un développement durable et harmonieux, il est nécessaire de considérer non seulement la question des retombées économiques d'une infrastructure de transport mais aussi celle de ses impacts environnementaux et sociaux; la qualité de vie en général - ce qui implique la qualité de l'environnement, le bien-être des habitants, le confort, la sécurité, la culture et l'accessibilité - doit être considérée comme un élément important dans la planification et la mise en œuvre de projets de transport urbain.

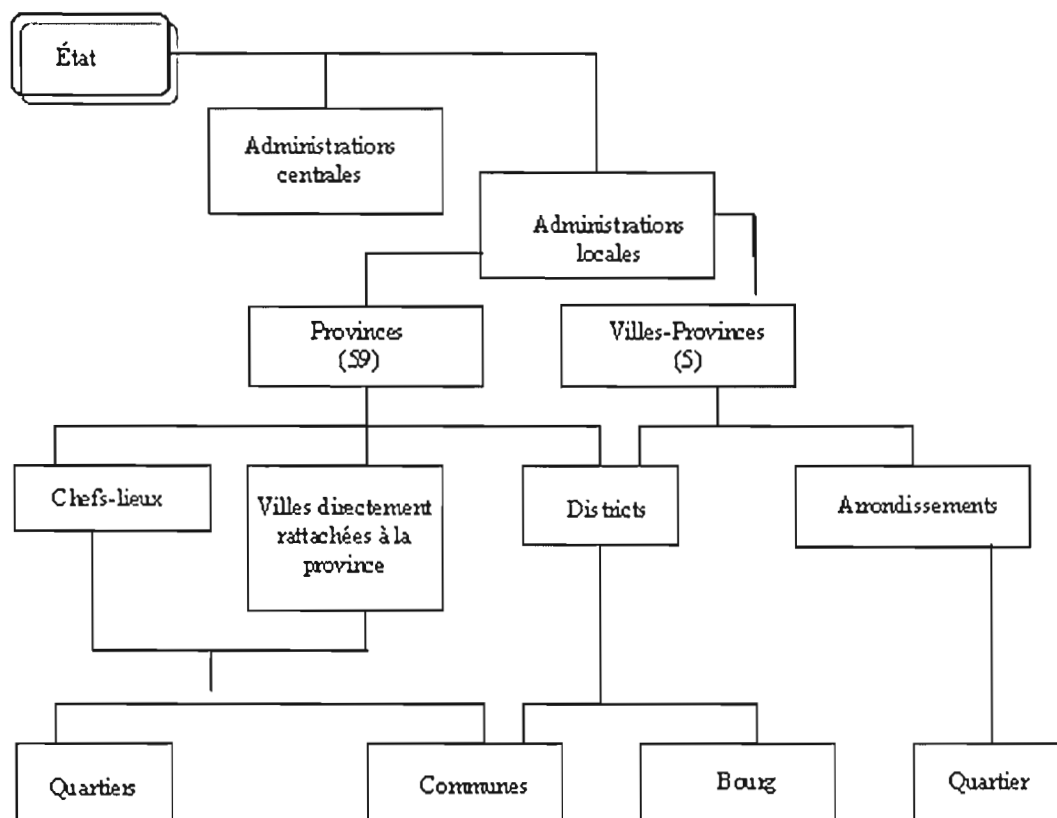
Dans cette première partie, nous tenterons d'isoler le contexte particulier qui permet une relation organique entre les infrastructures du transport urbain et la qualité de vie des habitants.

2.1. L'organisation des services de transport

Au Vietnam, la gestion des transports relève des responsabilités locales. Cette gestion comprend principalement l'entretien, l'exploitation et la réfection des voiries, des ponts et des trottoirs, la coordination et le contrôle du système d'éclairage; l'exploitation des systèmes de transport en commun, etc. « La tutelle du gouvernement reste cependant entière et s'exerce notamment à travers la voie fiscale et budgétaire...Il n'existe qu'un seul budget, celui de l'État structurellement divisé en deux niveaux, un budget central qui concentre l'essentiel des ressources et un budget local comprenant trois échelons » (Ambassade de France au Vietnam, 2005).

Figure 2.2

Organisation administrative et budgétaire du Vietnam



Source : Ambassade de France au Vietnam, 2005

2.1.1. Les services de voirie²

- Le rôle du gouvernement

Le gouvernement central possède les droits de législation et d'administration en matière de communication inter-provinciale. Il peut implanter et construire des systèmes de voies routières ou ferroviaires et de ponts routiers ou ferroviaires sur les réseaux inter-provinciaux. Il a compétence pour construire des routes d'accès aux installations militaires et civiles de l'État. Il édicte aussi les normes qui régissent le tracé et les modalités de mise en œuvre (adjudication). Le gouvernement central confie aussi aux administrations locales la construction des systèmes de communication situés sur un réseau inter-provincial. Il réserve les pouvoirs de subventions versées aux administrations locales en ce qui concerne le domaine de la communication. Enfin, le gouvernement central exerce un droit de contrôle et d'approbation sur les ouvrages de communication des localités.

- Le rôle des localités

Les administrations locales ont le pouvoir d'implanter, gérer et entretenir des chemins locaux, des ponts, des routes, des rues, des ruelles, des trottoirs et d'autres infrastructures de même type qui sont situées à l'intérieur de leur territoire. Concrètement, elles peuvent :

- à partir d'une planification générale de leurs infrastructures, procéder à l'expropriation des superficies nécessaires.
- exécuter des travaux en régie ou les faire-faire au moyen d'ententes avec d'autres entrepreneurs.
- émettre des permis de construction des systèmes de voiries.
- édicter des règlements concernant la gestion et l'entretien de ces infrastructures.

² Cette partie est extraite du rapport de Le Van Cu (1996)

Le partage des responsabilités entre le gouvernement central et les autorités locales, en matière de voirie, soulève certaines questions à l'heure actuelle. En réservant le droit de contrôle et de subvention, le gouvernement central limite fortement l'autonomie locale. Dans un contexte où le budget de l'État souffre de difficultés, le développement et l'entretien adéquat d'un réseau routier convenable apparaissent comme un défi sans commune mesure avec les capacités financières actuelles du gouvernement. En outre, on constate que les autorités locales sont davantage en mesure d'évaluer leurs besoins en matière de voirie locale. Elles sont mieux placées pour apporter des solutions adaptées et économiques.

2.1.2. Le transport en commun³

- Le rôle du gouvernement

Le gouvernement central assume la responsabilité des services de transport au niveau national. Il a le droit de l'approbation des règlements locaux concernant les services proposés en matière de transport en commun. Il finance les subventions destinées aux organismes publics de transport en commun.

- Le rôle des localités

Les autorités locales peuvent décider des parcours, des horaires ainsi que des territoires desservis ou non par le réseau de transport en commun. Elles peuvent faire des ententes avec d'autres localités en ce qui concerne les services de transport en commun. Elles peuvent créer des voies exclusivement réservées au transport en commun. Elles ont les pouvoirs de délivrer les permis aux transporteurs privés dans leur territoire.

- L'organisation des services de transport en commun

Les organismes de transport en commun se composent d'entreprises publiques, d'entreprises conjointes ou *joint-ventures* et d'entreprises privées.

³ Cette partie est extraite et résumé du rapport de Le Van Cu (1996)

Les entreprises publiques de transport en commun relèvent du Service des communications et travaux publics. La formation et l'opération observent les dispositions et règlements de l'État. Le gouvernement assume la responsabilité des subventions pour de telles opérations et les déficits des entreprises subventionnées.

L'entreprise conjointe ou *joint-venture* est une formule par laquelle une localité du Vietnam s'associe à un organisme étranger qui désire créer une entreprise d'exploitation dans le domaine du transport en commun. Les mécanismes de formation et de fonctionnement de ces entreprises sont contenus dans la loi sur l'investissement étranger au Vietnam. En effet, l'État accorde une part des capitaux aux administrations locales vietnamiennes afin qu'elles s'associent aux investisseurs étrangers : ainsi, l'État a encore le pouvoir de contrôler ces entreprises. Cette forme d'association permet au Vietnam d'attirer et de bénéficier des capitaux, de l'expertise en gestion et des technologies modernes des pays étrangers.

Les entreprises privées de transport sont, dans le cadre de leurs activités, régies par les règlements locaux sur les services de transport en commun. Les conseils populaires locaux délivrent des permis pour les transporteurs privés. Le détenteur d'un permis doit fournir les services de transport aux conditions et par les moyens prescrits par les règlements applicables à son permis.

2.1.3. L'organisation des services de transport à Hanoi

Trois instances décident des politiques de transport urbain à Hanoi:

- le Ministère de la Construction, dont l'objectif est de réaliser le schéma de planification des infrastructures,
- le Ministère des Transports, qui cherche à régulariser ce qui concerne l'ensemble des déplacements urbains,
- le Comité populaire de Hanoi qui lui est responsable de la politique choisie de développement urbain et de l'instruction des projets.

Sous l'autorité du Comité populaire, il y a différents services techniques, parmi lesquels deux concernent directement les infrastructures et le transport urbain :

- le Service de la construction est en charge du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme des transports de la ville,
- le Service des communications et travaux publics, qui est en charge de la direction du transport.

Ces deux Services sont également sous la tutelle des ministères centraux (Construction et Transports) qui ont besoin d'appuis techniques

2.2. Les réformes économiques du Vietnam

La réforme du Doi Moi, mise sur pied en 1986 et adoptée officiellement en 1987, a complètement changé le visage du Vietnam (L'équipe du PEI de l'UQÀM, 1997).

Le Doi Moi est une vaste réforme économique qui a pour but d'ouvrir l'économie du Vietnam sur l'extérieur, de développer un système de marché et de décentraliser. Il met fin à la collectivisation des terres et ouvre l'économie aux investissements étrangers.

Le succès du Doi Moi est incontestable (tableau 2.1). D'un pays importateur de riz, le Vietnam devient le troisième exportateur mondial de riz. Beaucoup des zones industrielles ont été construites suite à cette réforme. Hanoi et Ho Chi Minh-ville se sont développées rapidement et sont en voie de devenir les futurs centres du commerce et de la finance de l'Asie du Sud-Est. En dix ans, le PIB (Produit intérieur brut) moyen a doublé, passant de 200 dollars américains en 1990 à 400 en 2000. Avec 7% de croissance annuelle, le Vietnam affiche le meilleur taux en Asie orientale, derrière la Chine (Bari, 2003).

2.3. La pression de la transition urbaine

La transition économique au Vietnam est aussi une transition urbaine (tableau 2.2). Le passage d'une société rurale à 80% à une société majoritairement urbaine est engagé.

Selon les prévisions du gouvernement vietnamien, la population du pays devrait passer des 80 millions d'habitants actuels à 103 millions d'habitants en 2020, dont 45% (46 millions) seront des habitants des villes (Ambassade de France au Vietnam, 2003).

Tableau 2.1
Les indicateurs socio-économiques du Vietnam

	1990	1995	2000
Taux de croissance moyen du PIB (périodes de cinq ans : 1986-1990, 1991-1995, 1996-2000) %	4,4	8,2	6,9
Secteur primaire %	3,1	4,1	4,3
Secteur secondaire %	4,7	12,0	10,6
Secteur tertiaire %	5,7	8,6	5,75
Exportations (en milliards de dollars)	2,4	5,4	14,5
Importations (en milliards de dollars)	2,7	8,1	15,2
Taux d'épargne domestique (en % du PIB)	8,5	22,8	27,0
Indice des prix à la consommation (en %)	67,1	12,7	-0,6

Source : Ambassade de France au Vietnam, 2004

Ce dernier signifie une croissance urbaine annuelle de 5%, soit plus d'un million de citadins supplémentaires par an. On peut décliner ces objectifs démographiques en termes d'effort pour le pays : la superficie des terrains urbanisés devra être multipliée par 7.5 (de 60,000 ha en 2000 à 450,000ha en 2020) (Ambassade de France au Vietnam, 2003). La tâche

à accomplir en matière d'infrastructures est d'autant plus lourde : la voirie devrait occuper 20 à 30% des terrains des villes contre moins de 10% à l'heure actuelle à Hanoi.

Tableau 2.2
Évolution de la population urbaine par région (1986-2020)

Année	Niveau d'urbanisation			Population urbaine		
	1986	1998	2020	1986	1998	2020
Région						
Delta du Fleuve Rouge	18%	21%	40%	2201	3048	7125
Nord-est	13%	14%	26%	1048	1514	3674
Nord-ouest	11%	10%	19%	156	209	547
Centre-nord	9%	11%	24%	762	1063	2612
Région côtière du Centre	23%	27%	46%	1215	1698	3771
Hauts plateaux du Centre	27%	22%	37%	431	669	1596
Sud-est	49%	49%	66%	4342	6249	13203
Delta du Mekong	15%	17%	32%	2005	2696	6019
Nord-Vietnam	14%	16%	30%	4167	5854	14153
Sud-Vietnam	27%	30%	48%	7992	11312	24590
Vietnam	20%	23%	40%	12159	17166	38747

Source: Cour, 2001

En outre, les données du ministère de la Construction en 1998 faisaient état d'environ un tiers de la population urbaine dans les trois grandes villes du pays (Hanoi, Ho Chi Minh-ville et Hai Phong) (tableau 2.3). L'observation des flux migratoires des dix dernières années montre la forte attractivité des grands centres urbains : entre 1994 et 1999, Ho Chi Minh-ville (5 millions d'habitants) a accueilli 23% de l'ensemble des migrants inter-provinciaux et Hanoi (2.7 millions d'habitants) en a accueilli 8% (Ambassade de France au Vietnam, 2003). Si cette tendance se maintient, Hanoi pourra compter jusqu'à 8 millions d'habitants et Ho Chi Minh-ville jusqu'à 12 millions d'habitants au début de 2020.

2.4. La situation difficile des infrastructures de transport à Hanoi

Le réseau routier de Hanoi, qui occupe environ 8% de la surface de la ville, est moins dense que celui de Ho Chi Minh-ville. On observe pourtant de grandes disparités selon les quartiers : les quartiers centraux comportent 9.5 km de routes par km², alors que les quartiers périphériques d'urbanisation plus récente n'en comportent que 3.2 km/km² (Ambassade de France au Vietnam, 2003).

En plus de ne pas disposer d'infrastructures routières suffisantes pour la circulation, le Vietnam possède des chaussées qui, à force d'être retournées pour la réparation ou à cause de l'installation d'ouvrages souterrains (canalisations, câbles électriques, télécommunications, etc.) sont devenues impraticables à certains endroits. Au même moment, les trottoirs publics sont encombrés des motocyclettes garées et des activités économiques privées, relevant notamment du secteur informel, ce qui oblige les piétons à marcher sur la chaussée. Le chemin de fer gêne la circulation en ville, et surtout à Hanoi, où le réseau ferroviaire représente plus de 200 km de lignes de chemin de fer.

Pour régler la situation de la congestion du transport à Hanoi, le développement d'un réseau de transport en commun est nécessaire. Il nous faudra parallèlement trouver des solutions aux problèmes des infrastructures actuelles. Les chemins au centre de la capitale sont trop petits et la circulation y est trop fréquente. Les habitants estiment que le système de bus contribue à augmenter le nombre d'embouteillages dans la ville (Pham, K. S., 2002). Les bus qui viennent essentiellement de la France nous semblent trop grands pour les petites rues

de Hanoi. Aux heures de pointe, il arrive que quatre bus venant d'orientations différentes se retrouvent dans un même carrefour.

Tableau 2.3
Évolutions démographiques pour les 16 principales villes du Vietnam (1998-2020)

Ville	Population (en milliers)		
	1998	2010	2020
Ho Chi Minh – ville	3252	7000	12000
Hanoi	1151	3017	4500
Hai Phong	540	1100	1800
Da Nang	476	968	1425
Hue	215	500	1000
Bien Hoa	291	600	850
Can Tho	220	300	500
Nha Trang	216	350	500
Nam Dinh	198	254	300
Thai Nguyen	176	279	467
Vung Tau	140	350	500
Ha Long	129	500	700
Vinh	122	250	380
Buon Me Thuot	106	200	350
Viet Tri	86	181	293
Hoa Binh	70	150	200

Source: Ministère de la Construction du Vietnam, 1999

Il y a tout de même des projets qui visent à améliorer les infrastructures de Hanoi; cependant, ce ne sont que des mesures temporaires dans des quartiers spécifiques. Il n'y a pas encore de planifications à long terme pour le développement des infrastructures existantes. On comprend aussi qu'il est difficile et délicat de développer de nouvelles infrastructures urbaines et maintenir à la fois l'héritage culturel et architectural d'une ville de 1000 ans comme Hanoi.

Tout récemment, la ville de Hanoi a expérimenté une voie exclusivement réservée aux bus qui va du carrefour Nga Tu So au pont Trang- chef lieu de Ha Dong sur la route Nguyen Trai, soit sur près de 4 km de long (Le Courrier du Vietnam, 2004). Cette voie de 3.3 m de large est protégée par une bande de séparation. Selon Monsieur Bui Xuan Dung- directeur adjoint du Service des transports et des travaux publics de Hanoi, la mise en œuvre de cette voie se heurtera à maintes difficultés du fait que l'on trouve de nombreux modes de transport à Hanoi (autos, motos, vélos...). Les habitants n'ont pas l'habitude d'utiliser des voies spécifiques, ce qui ajoute un obstacle de plus au bon fonctionnement de cette mesure.

À cet égard, un autre projet visant à diviser les voies spécifiques pour chaque moyen de transport (voiture, moto et vélo) a été réalisé en janvier 2005 sur la route Kim Ma- Cau Giay. Il a été réalisé par le Service des transports et des services publics de Hanoi et a été subventionné par l'Agence japonaise de développement international.

2.5. Le développement des moyens de transport privés à Hanoi

Comme dans les autres grandes villes de l'Asie du Sud-Est, le nombre de motos et de voitures augmente trop vite à Hanoi. La moto est devenue le mode de déplacement le plus populaire, une tendance confortée par la présence croissante des motos fabriquées en Chine à bas prix.

Selon les estimations du Service de transport et de la Communication de Hanoi, en octobre 2005, la ville avait plus de 1,5 millions de motos contre 160000 voitures. Chaque mois, des milliers de nouvelles motos et voitures sont enregistrées tandis que les infrastructures du transport ne changent pas (Au mois de novembre 2005 seulement, Hanoi comptait plus de 6500 motos et 1000 voitures (Doan L., 2005)).

La prédominance des motos sur les autres modes de transport est remarquable. Celles-ci représentent environ 90% des déplacements urbains à Hanoi. Le transport en voiture représente seulement 10% du total des déplacements. Cependant, le taux d'utilisation de ce mode de transport augmente à un rythme soutenu. Selon les experts, les voitures passeront des quelques milliers d'unités actuels à près de 800000 en 2020 (Vu H. N., 2004).

2.6. Le développement du transport en commun à Hanoi

Avant 2002, on observait une diminution des options de transport en commun. Celle-ci se manifestait notamment par la baisse du nombre de lignes de bus et surtout par la fermeture de lignes de tramway à Hanoi. Une des raisons importantes de ce phénomène était la faiblesse de la productivité des entreprises du transport. Malgré les subventions, les entreprises n'ont pas encore trouvé une stratégie de développement cohérente.

Depuis 2002, dans le contexte d'une multiplication des moyens de déplacement privés dans les grandes villes, la Résolution No 13/2002/NQ- CP du Premier Ministre, promulguée le 19 novembre 2002, a contribué à résoudre une partie de ces problèmes. Les solutions proposées s'appliquent principalement au développement des transports en commun, à un aménagement adéquat des infrastructures et à des mesures répressives visant à un respect plus strict du Code de la route.

À Hanoi, le développement rapide d'un réseau de bus performant est devenu une priorité du Comité populaire qui a décidé en juin 2001 de regrouper les différents exploitants de bus à Hanoi au sein de l'unique compagnie Hanoi Transerco (Ambassade de France au Vietnam, 2003). En 2004, quelque 720 véhicules assuraient 40 circuits quotidiens avec 267 millions de déplacements, contre 200 bus et 10 millions de voyages en 2001 (Le Courrier du Vietnam, 2004). Ceci représente une hausse du nombre de véhicules d'environ 3,5 fois et de 26 fois le total des déplacements.

De nombreux projets visant l'amélioration du transport urbain à Hanoi sont en cours de réalisation ou de préparation (l'Ambassade de France au Vietnam, 2003; Vietnam Net, 2005) :

- les projets nationaux officiels pour Hanoi 2020 relatifs au système routier (1998) : la réhabilitation et l'élargissement des autoroutes nationales autour de la ville; l'achèvement des travaux de construction des rocades No 1, 2, 3 et la préparation des travaux de la rocade No 4; la construction d'autres gares routières interurbaines; la remise à neuf du pont Long Bien et la planification de la construction d'autres ponts;

- le projet d'amélioration des transports urbains à Hanoi- Banque Mondiale (1998- 2003) : l'aménagement des carrefours avec feux de circulation et l'amélioration de la voirie dans le quartier des 36 rues et le quartier français; l'amélioration de la voirie sur quatre corridors principaux; l'assistance institutionnelle auprès du Service de communication et des travaux publics (Comité populaire de Hanoi) et la mise en place d'un service de gestion du trafic;

- le projet de tramway : le nouveau plan des transports urbains de Hanoi 2003 planifie trois lignes de tramway (à niveau, surélevées ou enterrées selon les coûts) prévues pour 2008 sur les axes suivants : axe est-ouest (projet de tramway français), axe nord -est/sud, axe Ha Dong-gare de Hanoi;

- Le projet Asia Trans pour la mise en œuvre de trois « lignes de bus pilotes » (2002-2003) : ce projet est un projet Asia-Urbs de la Communauté européenne d'un montant d'un million d'euros, financé par la Commission européenne (49.5%), le Comité populaire de Hanoi (22.3%), la région Île de France (20.3%), la région Bruxelles-Capitale (7.9%).

- Le projet d'amélioration de l'environnement urbain de Hanoi (2003-2004) : ce projet, à l'initiative de la JBIC (Japan Bank for International Cooperation), de ALMEC (bureau d'étude) et de la JICA (Japan International Cooperation Agency), doit financer, entre autres, la création de corridors ferrés entre Hanoi et ses villes satellites et la construction de nouvelles rocades.

- Le projet de développement des transports urbains de Hanoi subventionné par la Banque mondiale (170 millions de dollars américains) a été approuvé par le gouvernement vietnamien en 2004. Il comprend trois étapes principales : la construction d'une tranche de 6 km de la route périphérique 11 (Cau Giay- Nhat Tan); la construction d'un système rapide de

bus basé sur ceux de certains pays d'Amérique du Sud; le renforcement de la capacité de gestion, de planification des institutions de transports urbains de Hanoi. Le système de bus rapide sera mis en œuvre en 2006 et la première ligne de bus rapide fonctionnera en 2008.

2.7. La pollution de l'environnement urbain à Hanoi

L'environnement urbain de Hanoi est gravement menacé. Chaque année, la pollution cause 23 millions USD de dommages (VnExpress, 2005). Les principales causes de pollution viennent des activités industrielles, du transport et de la construction.

Les infrastructures de transport urbain sont à l'origine de la pollution de l'air et de la pollution sonore. Les infrastructures de transport urbain, comme les rocade ou les stations centrales de bus, se trouvent généralement directement à côté des quartiers habités. Quelques stations de bus inter-provinciaux existent encore en plein centre-ville. La poussière et la fumée des véhicules s'y concentrent à un niveau alarmant. À Hanoi seulement, chaque année, environ 22113 personnes doivent aller à l'hôpital à cause de maladies respiratoires (Nguyen.T. Son, 2001).

La construction de nouvelles infrastructures contribue à détruire les anciens espaces verts de Hanoi. Hanoi était jadis considérée comme la capitale verte, mais maintenant, sur les nouvelles routes ou rocades, il est rare de trouver des espaces verts qui permettraient d'harmoniser l'atmosphère urbaine.

2.8. La sécurité urbaine à Hanoi

Au chapitre de la sécurité urbaine, la sécurité du déplacement et celle du quartier sont deux éléments qu'il faut absolument considérer.

À Hanoi, les deux difficultés essentielles dans les déplacements sont les embouteillages et les risques d'accidents de circulation. Comme il s'agit du centre économique du nord du Vietnam, des milliers de personnes entrent chaque jour dans la

capitale pour y faire des activités commerciales. Les véhicules ordinaires de déplacements des Vietnamiens sont les motocyclettes ou les vélos. Le transport en commun n'est pas encore universel.

Les infrastructures restent insuffisantes et mal aménagées. C'est ce qui fait que, aux heures de pointe, toutes les jonctions importantes sont surchargées. Comme nous le mentionnions précédemment, plusieurs projets de construction et de restauration du réseau routier ont été approuvés. Pourtant, quelques fois, des projets ne peuvent être entrepris à cause de difficultés à libérer les terrains. Les habitants sont souvent insatisfaits des indemnités offertes ou ont peur de perdre une place commerciale.

Soulignons aussi que les quartiers les plus dangereux se trouvent souvent près d'infrastructures de transport urbain tels les espaces au-dessous des roades ou les stations de bus; ces types d'espaces publics sont des lieux où se retrouvent souvent des voyous et où se manifestent divers fléaux sociaux.

2.9. Le manque d'espaces publics à Hanoi

Les espaces publics confortables existent à Hanoi mais souvent à côté de sites touristiques, dans des parcs. On ne fait pas encore attention aux petits espaces publics des infrastructures du transport urbain. Autour des roades ou des stations de bus, on trouve rarement d'espaces verts et tranquilles qui permettraient de créer un climat plus calme et serein dans ces lieux de grande activité. Les habitants n'osent pas non plus se promener dans ces quartiers à cause des problèmes de pollution ou parce qu'ils ne s'y sentent pas en sécurité.

Dans quelques infrastructures modernes, les espaces publics sont pris d'assaut par les petits commerçants; partout, on tente de vendre de petits objets aux passants. Naturellement, de petits marchés sont formés dans les cours des stations, sur les trottoirs ou dans les espaces au-dessous des roades.

Les responsables devraient aussi porter davantage attention à la salubrité des espaces publics. Il n'y a pas assez de campagnes visant à sensibiliser les habitants aux efforts individuels nécessaires pour protéger l'environnement. Il nous manque de groupes assurant des actions d'ordre public telles que ramasser des ordures, prendre soin des espaces verts, etc.

2.10. Qualité de vie – un nouveau concept dans le domaine du transport urbain au Vietnam

De nombreuses recherches ont été publiées sur la qualité de vie urbaine dans les pays développés comme les États-Unis, le Canada ou la France. Dans les pays en développement cependant – et le Vietnam n'y échappe pas-, la qualité de vie urbaine est un concept qui n'est pas encore assez exploité.

Tenant de se développer rapidement pour rattraper les autres pays de l'Asie du Sud-Est, Hanoi, comme les autres grandes villes du Vietnam, réalise plusieurs projets d'infrastructures de transport urbain. Le but prioritaire de ces nouvelles infrastructures est de faciliter le transport des marchandises - un critère indispensable au développement économique. Ainsi, dans les projets de développement du transport urbain au Vietnam, on s'intéresse tout d'abord à l'efficacité d'utilisation de l'infrastructure. La recherche et l'attention sur les effets de ces infrastructures existent dans les demandes techniques, mais ne jouent pas encore le rôle important qu'ils doivent jouer.

À Hanoi, quelques nouvelles infrastructures sont aussi causes de pollution et d'insécurité dans certains quartiers. Ces problèmes influencent grandement la qualité de vie des habitants.

CHAPITRE III

PRÉSENTATION DES DEUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT URBAIN ÉTUDIÉES

À cause de certaines limitations de temps, nous ne pouvons entreprendre une analyse globale de toutes les infrastructures urbaines à Hanoi. C'est donc par une étude des documents relatifs à notre sujet et en faisant état des résultats d'une expérience menée à Hanoi pendant dix ans sur l'habitation et le travail que nous analyserons plus spécifiquement deux sites particulièrement représentatifs du transport urbain à Hanoi:

- la première rocade, celle de Vong, au croisement des arrondissements Dong Da, Thanh Xuan et Hai Ba Trung;
- la station centrale de bus inter-provincial de Giap Bat, au sud de la ville.

Nous avons choisi d'observer ces deux ouvrages du transport urbain parce que:

- ils représentent des genres différents mais typiques d'infrastructures urbaines;
- ces deux ouvrages jouent un rôle important dans le transport urbain à Hanoi : l'un assure la circulation dans un des quartiers les plus animés de la capitale, l'autre garantit le transport des voyageurs et des marchandises entre Hanoi et les autres provinces du sud du pays;

- ces deux ouvrages sont entrés en activité à deux moments différents; la station centrale de Giap Bat a été inaugurée en 1991 et la rocade en 2002;
- ces deux ouvrages se trouvent au milieu de la ville et influencent directement la vie des habitants.

Pour définir notre méthodologie, nous présenterons tout d'abord ces deux ouvrages puis déterminerons les méthodes principales qui nous permettront de réaliser notre recherche.

3.1. La station de bus inter-provinciale de Giap Bat

La station de bus inter-provinciale de Giap Bat se trouve au sud de la ville de Hanoi et s'étend sur une superficie de 36 480 m² (Compagnie de gestion des stations de bus de Hanoi, 2005). Il s'agit de la station de bus inter-provinciale la plus grande de la capitale. Elle est en activité depuis 1991. À ce moment-là, elle était en banlieue de la ville, où la densité de la population était faible; elle appartient maintenant à l'arrondissement de Hoang Mai, où se développe une très forte urbanisation par rapport aux autres arrondissements de la ville.

3.1.1. L'activité de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

La station de Giap Bat joue un rôle important dans le transport des voyageurs entre Hanoi et les provinces du sud. Au moment de notre recherche, elle desservait 120 destinations. 38149 voyages par mois ont été enregistrés dans le premier semestre de l'année 2005 mais 27893 voyages par mois (73% du chiffre précédant) ont réellement eu lieu. Chaque jour, la station de Giap Bat effectuait alors, en moyenne, 930 voyages et desservait 17200 voyageurs .

Bien qu'elle ne fonctionne pas encore à plein régime, la station est surchargée aux heures de pointe (de 7h30 à 15h). Le parking n'est pas très grand mais plusieurs cars s'y stationnent pour de longues périodes de temps. Pendant le premier semestre de l'année 2005,

838 cars par jour utilisaient le parking de la station. 314 cars, soit 37,5% des cars totaux y restaient plus de 2 heures.

Tableau 3.1
Classification du temps de stationnement des cars

Le temps du stationnement	Le nombre des cars (838)
≤ 30 minutes	98
> 30 minutes et ≤ 60 minutes	156
≤ 90 minutes	163
> 90 minutes et ≤ 120 minutes	107
$> 2-3$ heures	132
$> 3-4$ heures	77
$> 4-5$ heures	56
> 5 heures	49

Sources : Compagnie de gestion des stations de bus de Hanoi, 2005

3.1.2. La situation de l'espace public autour de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

Selon Monsieur Vuong Duy Toan –vice-directeur de la station de bus inter-provincial de Giap Bat, avant 1990, les espaces autour de la station étaient sauvages et déserts. Depuis l'inauguration de cette station en 1991, un quartier très animé a émergé. La plupart des maisons aux abords de la station de bus de Giap Bat n'ont pas de statut légal. Elles sont essentiellement habitées par des résidents des régions périphériques de Hanoi (Ha Tay, Nam

Dinh, Ha Nam, Bac Ninh, etc.). Ceux-ci offrent des services de tout genre aux voyageurs de la station (Thanh P., 2005).

En 2003, le comité de l'administration de la station a décidé de construire des murs entre la station et les maisons des habitants. Les murs qui divisaient la station des maisons privées sont devenus d'autres portes par où entrer et sortir de la station. Les habitants prennent des escaliers pour entrer dans leurs maisons. Les aubergistes peuvent solliciter les voyageurs avant qu'ils puissent sortir de la station.

Au moment de notre recherche, la station de Giap Bat était entourée par plusieurs magasins, restaurants et divers services. Dans un périmètre de 200 m de la station, la plupart des maisons des habitants sont devenues de petits commerces pour servir les passagers.

Devant le pavillon central de la station de Giap Bat, il existe depuis longtemps un grand espace vert où l'on trouve des bancs destinés aux voyageurs. Or, avec le développement rapide des services, l'affluence croissante des voyageurs et les nouvelles lignes de bus des dernières années, cet espace est devenu un parking temporaire pour les taxis, les moto-taxis, les bus locaux de Hanoi et un petit marché pour les marchands ambulants.

À toute heure du jour, la station est bondée de gens, surtout dans les salles de vente des billets et les salles d'attente. Beaucoup de voyageurs s'y reposent et y dorment pour attendre leur bus.

Il nous faut aussi noter que le parking principal qui se trouve en arrière de la station est toujours très sale. Beaucoup de voyageurs montent et descendent des bus et jettent des ordures partout. L'asphalte est aussi en très mauvais état.

3.1.3. Les difficultés de la gestion de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

Selon le rapport des activités des stations de bus inter-provincial de Hanoi entre janvier et juin 2005, effectué par la Compagnie de gestion des stations de bus de Hanoi, « la station de Giap Bat remplit efficacement son rôle de transporter des voyageurs entre la capitale et les autres provinces du sud du pays ». Le rapport constate par contre les difficultés existantes, comme la surcharge des cars, la pollution, le manque d'infrastructures, un certain désordre dans la station et une inefficacité dans la gestion.

Avec une moyenne d'activité quotidienne de 500 bus (Vnexpress, 2005) sur une telle superficie, la station de Giap Bat est en effet surchargée. La réception des bus qui entrent dans la station de Giap Bat pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs est donc réellement limitée. Pour cette raison, les autobus doivent attendre les voyageurs autour de la station ce qui cause des embouteillages et un certain chaos dans le quartier.

Depuis 2003, un projet d'agrandissement de la station de 10 000 m² est en cours pour redresser cette situation (Vnexpress, 2005). Il faut cependant souligner un certain nombre de difficultés liées à l'agrandissement de cette station. Depuis longtemps, les espaces prévus par le plan d'agrandissement de la station sont envahis par des habitants. Plusieurs personnes construisent de petits restaurants ou des magasins autour de la station pour servir les voyageurs. Pour se débarrasser de ces constructions illégales, il faudrait avoir la coopération non seulement de la police mais aussi d'associations sociales (des femmes, de la jeunesse, etc.) qui permettraient d'aider plusieurs familles à se trouver du travail et un logement.

Avec un rythme d'utilisation consécutive des infrastructures et des services de transport de voyageurs en constant développement, il apparaît clair que les infrastructures de la station de Giap Bat sont dans une situation de détérioration grave. On restaure et agrandit chaque année les salles d'attente, les parkings, etc. Ces travaux ne font cependant que pallier momentanément aux difficultés sans résoudre les problèmes de fond. Les systèmes d'égouts et d'éclairage laissent aussi place à beaucoup d'amélioration.

L'inefficacité de la gestion se manifeste dans l'organisation même des services de la station. On y trouve par exemple des billetteries mais les voyageurs peuvent aussi payer les frais de transport directement au chauffeur dans l'autobus. Le service de transport des voyageurs au centre-ville est aussi inadéquat à certains niveaux : on trouve des lignes de bus et des taxis mais il existe aussi un grand nombre de moto-taxis qui se disputent les clients.

Les questions de sécurité posent aussi de grands problèmes dans cette station. Les voleurs, les voyous et les drogués sont des dangers potentiels pour les voyageurs. Plusieurs mesures ont été déployées pour assurer un environnement sécuritaire aux voyageurs, notamment un renforcement de la surveillance des gardiens, l'imposition de limites aux activités commerciales dans le parking, etc.

3.2. La rocade de Vong

Le carrefour de Vong est un point de transport important qui relie le centre-ville aux autres quartiers du sud de la ville. On y trouve beaucoup d'infrastructures publiques comme des hôpitaux, des universités et des compagnies, etc.

Vong est la première rocade de Hanoi; elle se trouve au croisement des arrondissements Dong Da, Thanh Xuan et Hai Ba Trung. Elle est sur la route périphérique la plus grande de la capitale : Gai Phong et relie des quartiers industriels du sud avec le quartier central de la ville. Chaque jour, une quantité énorme de gens traversent ce point de trafic important.

La rocade de Vong est un des ouvrages importants du projet « Amélioration de la circulation au carrefour de Vong » proposé par le Comité de gestion des projets principaux au développement urbain de Hanoi. Elle a été inaugurée au mois d'octobre 2002. C'est une grande infrastructure qui a nécessité un investissement de 200 milliards de VND du Fond d'aide au développement du Japon et des fonds populaires du pays. La superficie de la rocade de Vong est de 46.800 m² (longueur 500 m, largeur est de 16 m.) Le point le plus élevé de la

rocade par rapport à la route est de 4,75 m (Vnexpress, 2002). Il s'agit d'une rocade à la fine pointe de la technologie avec 4 voies et un système de feux de circulation automatisé.

Il nous faut noter qu'avant la construction de la rocade, il y avait souvent de graves embouteillages au carrefour de Vong dus aux déplacements entre le Sud et le Nord de la ville et à la traversée de la voie ferrée. Les problèmes de déplacement sont à l'origine de pertes économiques et de fléaux sociaux (Compagnie consultative de la construction des infrastructures urbaines, 2000).

La construction de la rocade de Vong était donc indispensable dans ce quartier: elle devait permettre de régler les problèmes d'embouteillages au carrefour le plus animé de la capitale en plus de faire économiser du temps de transport aux habitants et contribuer à potentialiser les opportunités économique, commerciale et sociale du quartier (Compagnie consultative de la construction des infrastructures urbaines, 2000).

3.2.1. Les aspects « informels » de la nouvelle rocade de Vong

Malgré les nombreux avantages de la nouvelle rocade de Vong, il est important de mentionner certains aspects plus problématiques de cet ouvrage.

La construction de la rocade a forcé 172 familles à quitter leur logement (Vnexpress, 2002). Les frais de dédommagement, la recherche de nouvelles maisons pour ces familles et les impacts sociaux liés à disparition de certains emplois ont constitué de grands problèmes pour les autorités de la ville. L'intégration de ces familles à un nouvel environnement de vie aurait nécessité l'aide d'associations sociales locales (de femmes, de personnes âgées, de métiers artisanaux, etc.).

La rocade de Vong est aussi à l'origine d'une très forte pollution (pollution sonore et pollution de l'air) causée par le trafic très dense des véhicules de transport. La proportion de la poussière dans les quartiers autour de la rocade de Vong est plus haute de 3 à 4 fois par rapport au standard national de l'environnement urbain. La concentration de la poussière est

de $0,8 \text{ mg/m}^3$ (Ngoc L., 2005). La pollution influence directement le milieu de vie des habitants tant au niveau négatif que positif. La poussière est parfois à l'origine de maladies respiratoires mais permet de développer divers services, tels le lavage des motos, la vente des masques, de chapeaux et de lunettes, etc. (Ngoc L., 2005).

La sécurité est devenue une grande priorité des habitants depuis que la rocade est en fonction. En effet, le fait que la rocade permette un trafic de forte densité au milieu de quartiers animés constitue un danger potentiel pour les habitants et surtout les enfants qui traversent souvent les rues. Les espaces sous la rocade sont aussi des lieux où les sans-abris, les voyous et les drogués peuvent s'établir.

Il est à noter que l'on construit aussi de nouvelles maisons, des restaurants et des magasins tout près de la rocade : cela influence négativement la texture de la rocade, la fluidité du transport et l'esthétique du quartier.

3.2.2. La situation de l'espace public autour de la rocade de Vong

Il nous faut tout d'abord rappeler que la rocade de Vong est seulement un des ouvrages du projet d'«amélioration de la circulation au carrefour de Vong» proposé par le Comité de gestion des projets principaux au développement urbain de Hanoi. Ce projet a été réalisé en décembre 2001. Jusqu'à maintenant, il reste encore plusieurs facettes incomplètes au projet. La construction du tunnel destiné aux piétons a attiré l'attention de l'opinion publique. Entre 2001 et juillet 2004, seule l'étape du creusage a été complétée. À la fin de février 2006, seul 40% du travail avait été complété (Doan L., 2006). Le retard dans la réalisation d'un tel projet influence négativement la vie quotidienne des habitants riverains et l'environnement urbain en général.

À ce sujet, selon T.T (2006), Doan L. (2006), le journal de Lao dong (2006) et Hanoimoi online (2006), le creusage de trous par les machines-outils a entraîné le tremblement de maisons à proximité des chantiers de construction. Environ six maisons ont subi des dommages importants (murs lézardés et surplombants). Le tunnel qui passe au-

dessous de la voie ferrée inquiète aussi les habitants qui craignent une catastrophe ferroviaire et les risques pour les quartiers d'habitants riverains.

Les habitants qui se trouvent non loin d'un chantier de construction subissent divers désagréments, notamment la poussière, le bruit et la saleté. Les gens vivant au groupe 12, 13 et 25 du district Phuong Liet (la section la plus frappée par la construction du tunnel) espèrent ardemment que se termine le plus rapidement possible la construction de cette infrastructure (T.T, 2006).

La suspension de la construction du tunnel de Vong pendant 2 ans a donné aux mendiants, toxicomanes et travailleurs libres venant de la campagne un abri temporaire (T.T, 2006). Les trous deviennent de petits étangs qui causent la submersion des routes quand il pleut.

La suspension de la réalisation du tunnel a aussi causé un retard de la construction d'autres tranches au carrefour de Vong comme le système de l'éclairage, de l'électricité, etc. (Doan L., 2006).

Selon Monsieur Nguyen Van Khay- directeur du Comité de gestion des projets principaux au développement urbain de Hanoi, le retard de la construction du tunnel destiné aux piétons est à l'origine des difficultés à obtenir un accord avec la Compagnie générale de voie ferrée pour que le tunnel puisse passer au-dessous du chemin de fer (Doan L., 2006). On doit changer la compagnie de construction. Il y a cependant des discussions concernant les frais de la construction entre l'investisseur et le constructeur. On prévoit l'achèvement du tunnel en août 2006 et les systèmes d'éclairages en octobre 2006.

Les difficultés liées au projet de tunnel au carrefour de Vong causent un certain désordre dans les espaces publics environnants, qui se manifeste surtout par une dégradation de l'état de l'environnement, une hausse de l'insécurité populaire et un arrêt des activités commerciales des petits marchands.

CHAPITRE IV

HYPOTHÈSES ET QUESTIONS DE RECHERCHE

Hanoi, la capitale du Vietnam, est devenu un des grands centres économique et financier du Vietnam et de l'Asie du sud-est au fil des années 90. Avec le développement rapide de l'économie, les besoins de développement du système des infrastructures sont devenus un important défi pour cette ville. Jamais n'avait-on vu dans l'histoire de Hanoi un changement si rapide et un tel nombre de projets de construction d'ouvrages du transport urbain. Tout récemment, un projet de 170 millions USD a été signé en vue de « développer le réseau du transport urbain de la ville de Hanoi » (Phuc, 2005).

Le rythme rapide de la construction est un signe positif, mais aussi inquiétant. Positif, parce que cela démontre la position favorable de cette ville, mais inquiétant à cause du manque d'éléments favorisant le développement durable des infrastructures urbaines. La pollution, les embouteillages et le manque d'espaces publics confortables sont des problèmes à Hanoi comme dans plusieurs autres métropoles de pays en développement.

Il est nécessaire de chercher à comprendre la situation réelle de la qualité de vie des citoyens vivant dans un environnement urbain -spécifiquement autour d'infrastructures de transport urbain- pour deux raisons. Cela nous permettra premièrement de voir clairement quels peuvent être les éléments dérangeants de la vie ordinaire des habitants. Deuxièmement, cela contribuera à orienter les politiques d'aménagement urbaine en vue de mieux les accorder aux besoins des habitants.

Notre recherche a pour objectif de connaître la qualité de vie des habitants qui se trouvent aux abords des infrastructures du transport urbain à Hanoi à travers l'analyse de la qualité des espaces publics riverains. À cause de limitations du temps, nous avons choisi de ne nous en tenir qu'à deux infrastructures typiques. Il est évident que l'exemple de deux ouvrages de transport urbain ne peut pas refléter l'état du développement urbain dans son ensemble. Nous croyons cependant que nous avons su traiter des problèmes les plus importants de la qualité de vie. Nous désirons aussi trouver des mesures efficaces de la qualité de vie autour des infrastructures urbaines à Hanoi, en particulier, et au Vietnam, en général. Pour atteindre cet objectif, nous tenterons d'abord d'atteindre les sous-objectifs suivants:

- analyser les raisons de la fréquentation et de la non-fréquentation des espaces publics autour des infrastructures du transport urbain,
- élaborer un plan de suggestions visant à améliorer l'état des espaces publics autour des infrastructures urbaines à Hanoi et au Vietnam.

Dans les recherches sur la qualité de vie dans les espaces publics (essentiellement dans les pays occidentaux) que nous avons consultées, nous avons constaté qu'il semblait y avoir un consensus sur la méthode du questionnaire pour comprendre le point de vue des citoyens. Cette méthode est fiable dans les cas où les habitants sont prêts à s'exprimer librement et dire toute la vérité. Comme Goffman et Bachelard le soulignent, il existe cependant toujours « une surveillance intellectuelle de soi » lors d'entrevues et celles-ci deviennent alors « une scène du théâtre » où les « acteurs » doivent jouer un rôle. Les réponses ne reflètent donc pas toujours la situation réelle.

Il semble que les méthodes d'observation et d'entrevue ethnographique de Jan Gehl et William H. Whyte soient les moyens plus efficaces d'obtenir des informations précises et justes. Dans cette méthode, le chercheur pénètre dans la vie quotidienne des gens afin d'observer leur situation réelle; les questions qu'il leur pose sont plus ouvertes et l'intervieweur cache son identité pour minimiser les biais. Selon les chercheurs

précédemment mentionnés, il y a deux genres d'activités dans les espaces publics : les activités utilitaires et facultatives. Jan Gehl démontre que la qualité d'un espace public peut être déterminée en rapport au nombre d'activités facultatives (activités récréatives et sociales) que l'on y fait.

Sur la base de ces théories, nous avons élaboré deux hypothèses. Nous posons que:

- la proportion d'activités facultatives faites dans les espaces publics à Hanoi est un indicatif de la qualité de vie
- l'emploi du questionnaire fermé pour mesurer la qualité de vie résulte en des résultats peu fiables

La première hypothèse : la proportion d'activités facultatives faites dans les espaces publics à Hanoi est un indicateur de la qualité de vie

Les activités facultatives comprennent diverses activités volontaires des citoyens. On peut se rendre dans un espace public pour se promener, rencontrer quelqu'un, lire, regarder autour de soi ou ne rien faire de particulier. Plusieurs éléments peuvent justifier le choix d'un espace public particulier aux yeux d'une personne: l'esthétique du paysage, les bons services offerts ou les activités sociales disponibles, par exemple.

Pour démontrer cette hypothèse, nous cherchons à répondre à deux questions :

- Dans quelle proportion les gens fréquentent-ils les espaces publics pour y faire des activités facultatives?
- Pour quelles raisons les gens font-ils leurs activités facultatives dans un espace public donné?

La deuxième hypothèse : L'emploi du questionnaire fermé pour mesurer la qualité de vie résulte en des résultats peu fiables

En abordant notre recherche sur la qualité de vie autour des infrastructures du transport urbain traitant spécifiquement de la problématique d'une grande ville dans un pays en voie de développement comme le Vietnam, nous avons constaté qu'il y avait de nombreuses raisons de traiter de cette question en profondeur. En plus de tenir compte des problèmes posés dans les études de Goffman, il faut aussi considérer les éléments suivants dans le cas particulier du Vietnam:

- La culture asiatique : les Vietnamiens (comme les autres asiatiques) sont plus timides que les occidentaux. Cela explique pourquoi il est difficile pour eux d'affirmer clairement que quelque chose est vrai ou faux, bon ou mauvais ou de donner clairement une réponse affirmative ou négative en entrevue. Les Vietnamiens ont la tendance à tendre vers l'opinion de la majorité.
- Le niveau de connaissances de la population est assez inégal. La plupart des habitants sont hésitants au moment de répondre aux questions de type scientifique. Leur réponses manquent d'exactitude. Ainsi, les résultats de recherches n'offrent pas toujours un reflet fidèle des opinions des répondants. En guise d'exemple, pensons au cas de la recherche de Vu et Phan (2005) intitulée « Opinions concernant les déplacements ». Vu et Phan (2005) nous montrent que la plupart des réponses des habitants de Hanoi qui avaient été interrogés sur divers éléments de l'environnement urbain se situaient autour d'une certaine moyenne (44,5% pour la qualité de route, 36,9% pour les activités de la police, 30,4% pour la qualité des transports publics, etc.) malgré le fait que plusieurs rapports scientifiques aient depuis longtemps ont conclu que le système du transport urbain dans les grandes villes du Vietnam était déficient.

Pour vérifier la fiabilité des méthodes du questionnaire, nous avons choisi de récolter des données en utilisant des méthodes tantôt qualitatives, tantôt quantitatives (la présentation

détaillée des méthodes se trouve au chapitre de la méthodologie). Le résultat pour chacune des approches semble nous confirmer la pertinence de chaque méthode.

CHAPITRE V

MÉTHODOLOGIE

En vue de trouver une méthode convenable pour réaliser cette recherche, nous analyserons plusieurs approches théoriques employées précédemment par d'autres chercheurs pour évaluer la qualité des espaces publics.

Il est intéressant de constater que beaucoup de chercheurs utilisent à la fois des approches de type qualitatif et quantitatif dans leurs recherches empiriques. À ce sujet, André (2001) pose qu'« il n'y a pas d'opposition entre les aspects quantitatifs et qualitatifs de la qualité de vie ou encore entre les aspects liés au comportement et à la perception. Des chercheurs d'Europe et des États-Unis préconisent l'utilisation de mesures à la fois subjectives et objectives pour avoir une compréhension de la qualité de vie ». Blandin (2003) exprime cette idée encore plus clairement en spécifiant que « ces deux approches ne sont pas exclusives l'une de l'autre, au contraire elles se complètent ». Selon Hamel (1997), « l'étude de cas se révèle une approche qui englobe diverses méthodes de collecte et d'analyse des informations recueillies soit sous forme de témoignages, d'observations, soit de commentaires émis au cours d'une discussion en groupe ». Il s'agit d'une analyse qualitative utilisant aussi des données quantitatives.

L'ethnographie est une méthode typique d'approche qualitative dans les recherches sociales. Il s'agit d'un travail de terrain. L'ethnographie s'intéresse aux interactions se produisant à l'intérieur de petites unités sociales (Poisson, 1991). Cette méthode, qui « consiste à bâtir une théorie à partir de l'analyse des données recueillies, s'appuie sur un processus inductif plutôt que déductif ». « C'est par l'utilisation de trois techniques de

collecte de données spécifiques, soit l'observation, l'entrevue et l'analyse documentaire, que le chercheur atteint cet objectif » (Gérin-Lajoie, 2002):

- L'observation directe est l'élément le plus important de la méthode ethnographique. Elle définit à la fois l'ethnographie en son ensemble et les observations prolongées faites sur le terrain en participant à la vie des gens (Lapassade, 1993).
- L'entretien ethnographique : Les questions fixes et les réponses pré-fixées sont peu utilisées en ethnographie. Par contre, les conversations de terrain et les entretiens « non structurés » sont souvent considérés comme la technique principale de cette méthode. En général, le chercheur annonce son identité professionnelle dans les entretiens. Pourtant, avec beaucoup d'autres expériences ethnographiques, il faut souvent cacher cette identité pour assurer l'objectivité des estimations des habitants.
- L'analyse des « matériaux » officiels et personnels : l'ethnographe cherche, analyse et transcrit systématiquement les particularités du sujet de recherche.

Plusieurs recherches qui emploient la méthode ethnographique produisent des sondages de type quantitatif pour comprendre les différentes dimensions d'un problème (Gerin-Lajoie, 2002, Léonard, 1997). Par une combinaison de deux aspects, qualitatif (l'ethnographie) et quantitatif (le questionnaire semi-dirigé), nous tenterons nous-mêmes de produire une analyse objective de la qualité de vie autour des infrastructures publiques à Hanoi. Il semble aller de soi que l'ethnographie est la méthode d'analyse privilégiée pour observer la qualité des espaces publics. Le questionnaire quantitatif permettra de compléter les conclusions ethnographiques et d'examiner notre hypothèse voulant que les méthodes traditionnelles de mesure de la qualité de vie produisent des résultats moins fiables que les méthodes ethnographiques.

5.1. Le volet qualitatif de type ethnographique de l'étude

«L'aspect ethnographique constitue sans aucun doute la dimension la plus importante de l'étude empirique» (Gerin-Lajoie, 2002). Notre collecte des données s'est déroulée pendant deux mois (juillet et août 2005) à Hanoi, capitale du Vietnam; cette collecte comprend des observations, des entrevues semi-dirigées et des analyses des documents pertinents à la recherche.

5.1.1. Les observations

En nous basant toujours sur les critères de Jan Gehl (1979) qui permettent de mesurer la valeur d'un espace public et sur quelques grilles d'observation tirées des recherches de Léonard (1997), Zeizel (1981), nous avons élaboré une grille d'observation pour les deux infrastructures choisies, soit la rocade de Vong et la station de bus inter-provinciale de Giap Bat. Cette grille d'observation comprend les thèmes suivants:

- Une description physique des espaces autour des infrastructures choisies
- Une description des usagers et des activités des usagers dans ces espaces publics
- Une description des contacts entre les usagers
- Une description des influences environnementales aux activités des usagers

Nos observations se sont déroulées à différents moments de la journée: le matin, l'après-midi et le soir. Il faut aussi noter que notre recherche a été réalisée en été, saison la plus propice aux activités sociales dans les espaces publics. À cause de limitations de temps, nous n'avons pu faire nos recherches en hiver ou en automne pour mieux comprendre les changements dans les activités des usagers à divers moments d'une année.

5.1.2. L'entretien ethnographique

Dans le cadre de notre observation des deux infrastructures choisies, nous avons réalisé des entretiens avec les usagers. Lors de ces entretiens, nous cachions notre identité et jouions le rôle d'usagers normaux de ces espaces publics pour créer une atmosphère agréable et propice à la discussion, ce qui permettait de récolter des réponses moins biaisées. Les questions n'étaient pas fixées mais ouvertes et chaque entretien pouvait présenter différentes idées de ce qui constituait la qualité de vie d'un espace public. Le nombre des entretiens n'était pas limité. Le contenu des entretiens ne concernait pas directement la qualité des espaces publics. Nous posions des questions relatives à la vie ordinaire et aux expériences personnelles de chaque personne. Quelques fois, les questions étaient loin de notre sujet de recherche. Il ne s'agissait d'obtenir des réponses directes sur la notion de qualité de vie en tant que tel, mais plutôt de faire parler les gens sur leurs comportements généraux de fréquentation (ou de non-fréquentation) des espaces publics.

Chaque entretien devait nous aider à collecter des informations sur les comportements de participation (ou de non participation) de l'utilisateur aux activités possibles dans un espace public autour des infrastructures choisies. Ce comportement traduisait la valeur qualitative accordée à l'espace public à l'égard d'éléments comme la pollution, la sécurité ou la possibilité de socialiser, etc.

La méthode de l'entretien a été choisie sans aucun objectif de représentativité. Il s'agissait plutôt de contacter des répondants que l'on pouvait considérer comme « typiques » et de mieux comprendre leurs interprétations de la situation dans laquelle ils se trouvent.

Au total, nous avons mené 85 entretiens dans les espaces publics autour des deux infrastructures choisies. 45 entrevues ont été réalisées dans les espaces publics autour de la rocade de Vong, 40 autres à la station de bus inter-provinciale de Giap Bat.

5.1.3. L'analyse documentaire

Pour réaliser cette recherche, nous proposons de nous appuyer en partie sur les sources d'informations suivantes :

- des monographies sur la qualité de vie nous aideront à avoir une vue générale de ce concept et à choisir une définition ainsi que des indicateurs correspondants aux besoins de notre recherche;
- des recherches sur la qualité de vie réalisées par des experts environnementaux et sociaux nous aideront à comprendre les approches de recherche sur la qualité de vie et à choisir une méthodologie correspondant à une recherche universitaire qui s'applique à la situation réelle du Viêt-Nam;
- des documents spécifiques sur le Viêt-Nam et la capitale d'Hanoi;
- des rapports de réalisation et d'évaluation de l'efficacité des deux ouvrages choisis;
- des articles relatifs à l'efficacité de ces deux infrastructures;
- des réponses d'experts en construction d'infrastructures de transport urbain à Hanoi;

5.2. Le volet quantitatif de l'étude

En plus d'utiliser la méthode ethnographique, nous avons réalisé une enquête traditionnelle pour en apprendre davantage sur l'attitude des habitants à l'égard des espaces publics. Les questions visaient à rendre compte de la perception des riverains des deux infrastructures choisies vis-à-vis de la qualité des espaces publics (essentiellement la qualité environnementale, la sociabilité et la sécurité).

Le questionnaire a été soumis aux habitants qui se trouvaient à côté des infrastructures choisies. Dans notre questionnaire, nous avons élaboré des questions fermées à réponse unique OUI/NON. Il y a cependant aussi des questions ouvertes pour que les répondants puissent exprimer leurs idées. Le questionnaire a tout d'abord été testé avec 5 personnes pour assurer l'exactitude et la précision des questions.

Pour chaque infrastructure, nous avons choisi 50 personnes de familles différentes pour participer à notre enquête. Au début, nous n'avions pas l'intention de limiter l'âge des participants. Par contre, comme les questions étaient parfois complexes, scientifiques et formelles, nous avons décidé de choisir des personnes âgées de 18 ans et plus. Le questionnaire s'est déroulé lentement et un peu difficilement parce que quelques habitants ne voulaient pas participer à une recherche formelle.

CHAPITRE VI

ANALYSE DES RÉSULTATS

Dans ce chapitre, nous présenterons les résultats des observations et des entrevues formelles et informelles que nous avons menées sur une période de deux mois (juillet et août 2005) à la rocade de Vong et à la station de bus inter-provincial de Giap Bat. Nos résultats se concentrent autour des trois points principaux suivants:

- la fréquentation des espaces publics,
- les activités facultatives dans les espaces publics : les motifs et les raisons de la participation ou de la non-participation des individus aux activités dans un espace public;
- les perceptions des habitants vis-à-vis de la qualité de vie autour des infrastructures choisies.

6.1. La fréquentation des espaces publics

Pour comprendre les habitudes de fréquentation des habitants des deux espaces publics mentionnés ci-dessus, nous avons choisi l'observation comme principale méthode (en juillet 2005 à la rocade de Vong et en août 2005 à la station de bus inter-provinciale de Giap Bat). Nos observations avaient lieu en matinée, de 7 h à 11 h 30, l'après-midi, de 12 h 30 à 18 h et le soir, de 19 h à 22 h. Après quelques jours, nous avons modifié notre horaire d'observation et avons plutôt choisi d'être présents de 5 h à 7 h, de 11 h à 13 h, de 17 h à 19 h et de 21 h à 23 h pour avoir une vue encore plus précise de la fréquentation des habitants à tous les moments de la journée.

Par l'observation, nous avons découvert que ces lieux étaient très animés à presque tous les moments d'une journée ordinaire. Les habitants fréquentent ces lieux parce qu'il est nécessaire, voire indispensable de le faire. Il n'est pas difficile de comprendre cela : la rocade de Vong et la station de bus inter-provincial de Giap Bat, sont tous deux des points de circulation importants de la ville de Hanoi.

Notre observation s'est consolidée par une série d'entrevues ethnographiques avec les passagers de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat. Nous avons parlé avec plusieurs passagers, mais, tel que mentionné au chapitre de la méthodologie, nous avons choisi de ne tenir compte que du résultat des 85 entrevues les plus claires (45 entrevues à la rocade de Vong et 40 autres à la station de bus inter-provinciale de Giap Bat). Certaines personnes ne voulaient pas parler ou n'étaient pas vraiment sérieuses dans leurs réponses, et leur entrevue n'a donc pas été retenue pour notre corpus de résultats qui ont servi à faire notre bilan.

6.1.1. La rocade de Vong

À la rocade de Vong, les heures de pointe sont de 7 h à 9 h et de 16 h 30 à 18 h. C'est l'heure à laquelle les employés vont au travail ou retournent à la maison. Il y a souvent des embouteillages durant cette période. Le nombre de motos est considérable. Pour arriver à avancer, il faut aussi conduire les motos sur les trottoirs. L'atmosphère est suffocante à cause du bruit des klaxons et des moteurs de motos et de voitures. La poussière et la chaleur s'ajoutent à la pollution environnementale. La plupart des femmes portent un masque en soie afin de se cacher du soleil et de la poussière.

Aux abords de la rocade de Vong, surtout sur les trottoirs, on vend partout des mets pour le petit déjeuner, le déjeuner, le dîner et le souper (le matin (de 6 h à 9 h), le midi, l'après-midi (de 17 h à 19 h) et le soir (de 20 h à 23 h). Il est interdit de faire de la vente là, à cause des difficultés de déplacement que cela occasionne aux piétons mais il existe quand-même de petits « restaurants » itinérants pour servir les habitants des quartiers. Comme il y a

une très grande affluence de 7 h à midi, à 18 h et à 21 h, ce genre de *stands* de nourriture-rapide permet aux clients de manger très vite lorsqu'ils sont en chemin vers le travail.

Il nous faut aussi compter un grand nombre de personnes qui attendent l'autobus aux arrêts d'autobus du quartier. Puisque la rocade de Vong se trouve dans un quartier universitaire (l'Université nationale d'Économie de Hanoi, l'Université polytechnique et l'Université de la Construction de Hanoi), de l'hôpital, de grandes compagnies et de bureaux, il y a toute la journée de longues files d'attente pour le bus.

Il y a aussi des groupes de gens qui sont assis sous les arbres aux carrefours. Ils ne se reposent pas : ce sont les personnes qui viennent de la campagne qui attendent que les familles du quartier leur proposent du travail temporaire, par exemple l'entretien des maisons, de petits travaux de construction, etc.

Nous devons noter la présence fréquente de moto-taxis qui attendent les clients sur les trottoirs à côté de la rocade du matin jusqu'à minuit. S'il y a peu de clients, les conducteurs de ces véhicules se rassemblent en petits groupes pour bavarder. Ils restent aux aguets pour trouver des passagers potentiels. Nous avons beaucoup communiqué avec eux pour mieux comprendre la situation du quartier.

En résumé, on note une affluence considérable à la rocade et dans les zones environnantes de la rocade tout au cours de la journée. Il s'agit pourtant là d'une fréquentation indispensable puisqu'on y passe pour aller au travail, manger, prendre le bus ou la moto-taxi, appeler un travailleur temporaire, etc. La rocade et les espaces adjacents sont surchargés par une densité de population énorme. Nous avons constaté que les gens faisaient peu de promenades dans les espaces publics autour de la rocade de 7 h à 20 h. Cela s'explique facilement : la pollution sonore et de l'air, la chaleur, le manque d'espaces verts et de place tranquilles sont autant d'éléments rébarbatifs. Pourtant, de 5 h à 7 h et de 20 h à 23 h, il y a assez d'activités privées, surtout en ce qui concerne l'exercice physique.

Aux questions « *Fréquentez-vous souvent la rocade de Vong ?* » et « *Est-ce une fréquentation obligatoire ou facultative ?* » dans nos entrevues ethnographiques, les réponses ont été distribuées ainsi :

Tableau 6.1 : Fréquentation et raisons de la fréquentation des espaces publics autour de la rocade Vong

	Fréquentation		Raison	
	Souvent	Parfois	Obligatoire	Facultative
Enfants et adolescents (moins 17 ans)	10	3	13	7
Jeunes et adultes (18 à 60 ans)	19	2	21	7
Personnes âgées (plus de 60 ans)	5	6	11	3
Total (45 personnes)	34 (75,6 %)	11 (24,4 %)	45 (100 %)	17 (37,8 %)

En regardant le Tableau 6.1, nous constatons que les réponses sont assez concentrées. 45 personnes (100 %) appartenant à tous les groupes d'âges, fréquentent souvent ou parfois le secteur de la rocade, et ce, parce qu'ils y sont obligés : ils habitent dans ce quartier ou ils doivent passer la rocade de Vong pour aller au travail, à l'école, au marché, pour manger, etc. Parmi eux, il y a seulement de 17 personnes (37,8 %) qui fréquentent ce lieu pour des raisons

facultatives, surtout pour y faire des exercices physiques le matin ou le soir (les adultes et les personnes âgées) et faire du sport (enfants et adolescents).

6.1.2. La station de bus inter-provinciale de Giap Bat

À la station de bus inter-provinciale de Giap Bat, la situation n'est pas très différente de celle de la rocade de Vong. La station est très animée de 7 h à 21 h. Giap Bat est une des plus grandes et importantes stations de la capitale nationale. Il s'agit donc d'un endroit extrêmement fréquenté. Le système d'infrastructures de la station est surchargé et ne peut plus répondre à l'augmentation des passagers. Les salles d'attente sont toujours pleines à craquer et les gens doivent s'asseoir sous les arbres dans la cour de la station pour attendre leur autobus.

Pour servir un tel nombre de passagers, les boutiques et les restaurants de la station ne satisfont pas tous les besoins des voyageurs. Il existe donc plusieurs restaurants, boutiques et auberges privés aux abords de la station. Les commerçants profitent de la cour de la station pour étaler leur marchandise, principalement du « fast-food » et des boissons gazeuses. Ainsi, il y a beaucoup de marchands ambulants qui vagabondent dans la station pour vendre de petits aliments.

L'espace devant la station est devenu depuis longtemps un lieu d'attente pour les motos-taxis et des voitures-taxis. On peut compter des centaines de motos-taxis et des dizaines de taxis concentrés autour des portes principales de la station.

Avec les mêmes questions pour mesurer les habitudes de fréquentation qu'auparavant, nous avons obtenu des réponses différentes à la rocade de Vong.

Tableau 6.2 : Fréquentation et raisons de la fréquentation des espaces publics autour de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

	Fréquentation		Raison	
	Souvent	Parfois	Obligatoire	Facultative
Enfants et adolescents (moins 17 ans)	5	2	3	4
Jeunes et adultes (18 à 60 ans)	4	22	20	5
Personnes âgées (plus de 60 ans)	2	5	7	0
Total (40 personnes)	11 (27,5 %)	29 (72,5 %)	30 (75 %)	9 (22,5 %)

Nous voyons que la proportion de fréquentation est inverse à celle de la rocade de Vong. Parmi les 40 répondants, on ne trouve que 11 personnes (27,5 %) qui fréquentent souvent la station de bus inter-provincial de Giap Bat. 29 personnes (72,5 %) vont occasionnellement à la station. Pourtant, les raisons ne sont pas différentes. La plupart des répondants (75 %) disent qu'ils sont obligés d'y aller pour prendre le bus ou pour travailler dans ou à côté de la station de Giap Bat. Seulement 22,5 % des répondants ont des activités facultatives à la station, mais essentiellement très tôt le matin (de 5 h à 6 h) pour faire des exercices physiques. Les enfants et les adolescents fréquentent la station plus souvent le jour pour faire du sport bien qu'il soit difficile d'y trouver un bon endroit pour cela.

6.1.3. Conclusion

Par l'observation, nous avons pu découvrir qu'il y avait une grande affluence à toute heure de la journée aux deux infrastructures. Cette affluence est essentiellement motivée par des fréquentations obligatoires, ces deux ouvrages étant considérés parmi les centres de passage les plus importants de la capitale nationale. Les personnes doivent y passer pour aller travailler, pour prendre le bus ou pour réaliser des activités ordinaires mais indispensables. Il y a peu de personnes qui s'y promènent, s'assoient, lisent ou bavardent sans raison particulière durant le travail du jour (de 7 h à 18 h). Durant ces heures, les espaces autour de deux infrastructures sont trop animés et pollués. Il n'y a pas de places destinées aux activités de repos et aux activités personnelles. Pourtant, de 5 h à 7 h et de 20 h à 23 h, des activités facultatives comme faire des exercices physiques, se promener ensemble ou faire du sport sont pratiquées. Durant ces heures, la densité de passage diminue, la pollution sonore et la pollution de l'air ne sont pas aussi grandes qu'aux heures de pointe. En outre, dans ces deux quartiers, on ne trouve pas beaucoup de bons espaces publics destinés aux résidents locaux; beaucoup de personnes doivent accepter la situation en faisant de la relaxation dans des espaces publics animés.

Par l'entrevue ethnographique, nous avons obtenu des réponses claires des passagers qui nous ont exprimé les raisons de leurs fréquentations des espaces publics aux alentours de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat. Voici notre bilan pour ces deux infrastructures :

Tableau 6.3 : Fréquentation et raisons de la fréquentation des espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

	Fréquentation		Raison	
	Souvent	Parfois	Obligatoire	Facultative
Enfants et adolescents (moins 17 ans)	15	5	15	11
Jeunes et adultes (18 à 60 ans)	23	24	41	12
Personnes âgées (plus de 60 ans)	7	11	18	3
Total (85 personnes)	45 (~53 %)	40 (~47 %)	74 (~87 %)	26 (~31 %)

Grâce aux entrevues ethnographiques, nous avons constaté que le rythme de la fréquentation des personnes pouvait changer selon les espaces publics. Cela dépend en fait de ce qui distingue chaque infrastructure dans ses fonctions. Les personnes interviewées fréquentaient régulièrement la rocade parce qu'elles devaient y passer chaque jour pour aller au travail, à l'école, etc. À la station de bus inter-provinciale, les répondants pouvaient être des voyageurs qui ne prennent pas nécessairement le bus chaque jour : ainsi, la densité de fréquentation était moindre.

Nous pensons que les raisons de fréquentation sont importantes pour comprendre l'attitude des habitants envers les espaces publics autour des infrastructures choisies. En effet, si la proportion de personnes qui les fréquentent pour des raisons facultatives est élevée, c'est qu'on y trouve des conditions environnementales et sociales agréables propices au repos et à la relaxation. Avec une proportion de 30,6 % d'activités facultatives, nous ne croyons pas que les espaces publics des infrastructures attirent réellement les résidents du quartier, qui plus est parce que les activités facultatives se déroulent aux moments les plus calmes de la journée (5 h à 7 h et de 20 h à 23 h) et qu'il s'agit majoritairement d'exercices physiques.

6.2. Les activités facultatives dans les espaces publics

Dans cette partie, nous voulons tout d'abord déterminer les principaux motifs des activités facultatives pour ensuite analyser les raisons de participer ou de ne pas participer à ces activités dans les espaces publics de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat.

6.2.1. Les motifs des activités facultatives

En consultant de nombreux documents sur les activités facultatives des résidents locaux dans les espaces publics, nous avons isolé les principales activités suivantes :

- les activités physiques telles que la gymnastique, le sport, la participation à des jeux, etc.,
- les activités sociales telles que rencontrer des amis et discuter avec eux.
- les activités de relaxation telles que marcher, lire, écouter de la musique, s'asseoir sur un banc pour se reposer, etc.

De 5 h à 7 h du matin et de 20 h à 23 h du soir, les activités facultatives se déroulent à un rythme trépidant. Il s'agit essentiellement d'activités physiques. Il y a beaucoup d'adultes et de personnes âgées qui marchent, courent ou font de la gymnastique dans les

espaces autour des deux infrastructures. On organise des groupes pour pratiquer ensemble la gymnastique et pour s'amuser aussi. Après avoir terminé les exercices physiques, on se rassemble afin de bavarder sur tous les sujets de la vie. Nous avons remarqué que les jeunes faisaient aussi du sport (football, basket-ball, badminton, etc.) le matin; ceux-ci quittent tout de suite les espaces publics après leurs activités physiques et ne s'attardent pas pour socialiser. Le soir, on trouve des groupes de personnes âgées qui discutent sur les trottoirs ou des enfants qui jouent.

Durant les heures du travail (de 7 h à 18 h), les espaces autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat sont bondés. Pourtant, peu d'activités facultatives ont cours. On trouve des personnes qui marchent mais ils se dirigent au supermarché ou vont faire des affaires. Il y a des personnes qui s'assoient mais pour attendre des offres d'emplois temporaires. Peu de personnes se promènent simplement pour le plaisir de regarder autour d'eux ou pour se reposer. Quelquefois, certaines personnes jouent aux cartes dans la cour de la station de Giap Bat ou sur le trottoir à côté de la rocade de Vong. Ce sont des chauffeurs de moto-taxi ou des marchands ambulants qui se rassemblent pour se divertir dans leurs moments libres.

Dans nos entrevues ethnographiques, 26 personnes ont rapporté faire des activités facultatives dans les espaces publics de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat. Ces activités se caractérisent ainsi:

Tableau 6.4 : Motifs des activités facultatives à la rocade de Vong et à la station de bus inter-provincial de Giap Bat

	Activités physiques	Activités sociales	Relaxation	Nombre de personnes ayant des activités facultatives
Enfants et adolescents (moins 17 ans)	11	4	0	11
Jeunes et adultes (18 à 60 ans)	10	4	8	12
Personnes âgées (plus de 60 ans)	0	0	3	3

Dans ce bilan, nous remarquons que des personnes participent à plusieurs activités facultatives différentes. Les activités physiques jouent un rôle important chez les jeunes et chez les adultes (moins de 60 ans) tandis que les activités de relaxation sont majoritaires chez les personnes âgées. On dénombre peu d'activités sociales; ceci ne semble donc pas jouer un rôle prioritaire pour les passagers. Les entrevues nous ont permis de constater que les activités facultatives avaient surtout lieu très tôt ou très tard dans la journée, ce qui consolide notre observation.

6.2.2. Les raisons des activités facultatives dans les espaces publics choisis

Les raisons des activités facultatives ont été exprimées dans les entrevues ethnographiques avec les passagers. Il y a 26 personnes (30,6 %) (sur 85 entrevues) qui

pratiquent des activités facultatives dans les espaces publics de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat.

Tout d'abord, nous avons l'intention de poser seulement une question : « *Pourquoi vous pratiquez des activités facultatives dans cet espace public ?* ». À notre grand étonnement, les réponses qui nous ont été données ne concernaient pas tout à fait les espaces publics. Le Tableau 6.5 présente les raisons principales des participants pour pratiquer leurs activités facultatives dans les espaces publics choisis. Ce sont essentiellement des activités d'amélioration de la santé ou de divertissement (donc des raisons personnelles seulement). Quelques personnes n'ont aucune idée de leurs activités facultatives dans les espaces publics.

Tableau 6.5 : Raisons des activités facultatives à la rocade de Vong et à la station de bus inter-provincial de Giap Bat

Âge	Amélioration de la santé	Divertissement	Amusement	Pas de raison	Nombre de personnes ayant des activités facultatives
Enfants et adolescents (moins 17 ans)	0	0	7	5	11
Jeunes et adultes (18 à 60 ans)	5	1	3	3	12
Personnes âgées (plus de 60 ans)	3	0	0	0	3

Pour établir un lien entre les raisons des répondants et les espaces publics, nous avons dû poser une deuxième question : « *Pourquoi avez-vous choisi cet espace public en particulier ?* ». Les réponses variaient peu de personne en personne : tous choisissaient les espaces publics en raison de leur proximité avec leur domicile. Quelques adultes ont spécifié qu'ils n'avaient pas d'autre choix d'espace public. Ils ont seulement besoin d'une place pour pratiquer de la gymnastique le matin ou le soir. Les enfants n'ont pas pu justifier les raisons de leur choix de l'espace public.

6.2.3. Les raisons d'une non-participation aux activités facultatives dans les espaces publics

Contrairement aux idées des participants sur leur participation aux activités facultatives, les raisons de ne pas participer aux activités facultatives dans les espaces publics concernent étroitement les éléments environnementaux ou sociaux des espaces. En effet, outre les raisons personnelles comme le manque de temps, on note d'autres raisons comme la pollution de l'air, le bruit, la densité de personnes, le manque d'espaces verts, le vandalisme, la présence des toxicomanes, etc.

Parmi les 85 participants à nos entrevues ethnographiques, 59 personnes (69,4 %) n'avaient pas d'activités facultatives dans les espaces publics de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat; ceci représente plus spécifiquement 9 enfants et adolescents (de moins de 17 ans), 35 jeunes et adultes (de moins de 60 ans) et 15 personnes âgées (plus de 60 ans). La plupart d'entre eux se sont montrés insatisfaits de ces espaces publics en raison de la pollution, du bruit et du manque de sécurité que l'on y trouve. 3 personnes seulement n'avaient pas de raison spécifique pour expliquer le fait qu'ils ne participent pas à des activités facultatives dans les espaces publics de la rocade Vong et de la station de Giap Bat.

Selon le tableau 6.6, les aspects les plus dérangeants pour les passagers dans les espaces de la rocade de Vong et de la station de Giap Bat se présentent dans l'ordre suivant : la pollution de l'air, le manque d'espaces verts, le bruit, le manque d'espaces tranquilles, le vandalisme, la présence des toxicomanes et le manque de temps.

Nous constatons que la qualité des espaces autour des infrastructures choisies représente un problème sévère pour plusieurs personnes. La pollution et la sécurité sont devenues deux grands problèmes qui dérangent les activités facultatives des passagers.

Tableau 6.6 : Raisons de non-participation à la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

Raisons de la non-participation à des activités facultatives dans les espaces publics	Enfants et adolescents (moins 17 ans)	Jeunes et adultes (18 à 60 ans)	Personnes âgées (plus de 60 ans)	Total (59 participants)
Manque du temps	0	6	0	6 (10,2 %)
Pollution de l'air	3	25	13	41 (69,5 %)
Bruit	5	20	8	33 (56 %)
Manque de places tranquilles	0	11	9	20 (33,9 %)
Manque d'espaces verts	6	17	12	35 (59,32 %)
Vandalisme	1	8	3	12 (20,34 %)
Présence des toxicomanes	0	6	3	9 (15,25 %)
Pas de raison donnée	2	0	1	3 (5,08 %)

6.2.4. Conclusion

Dans cette partie, nous avons analysé les motifs qui justifiaient la participation des habitants à des activités facultatives dans les espaces de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat. Nous avons aussi cherché les raisons de participation et de non-participation aux activités facultatives dans ces espaces publics.

Par des méthodes d'observation et d'entrevues ethnographiques, nous avons vu que les activités facultatives des passagers autour de ces deux infrastructures étaient essentiellement des activités physiques pratiquées soit au petit matin, soit tard en soirée. Le choix de ces activités n'est pas spécifiquement relié à la qualité des espaces publics en soi mais dépend davantage des besoins indispensables des personnes (leur désir d'améliorer leur santé). Les habitants choisissent ces espaces publics pour des raisons essentiellement géographiques (proximité du domicile). Ils pourraient changer ce lieu d'exercice physique au besoin et si leurs exigences devaient varier. Autrement dit, les caractéristiques spécifiques des espaces publics n'influencent pas le choix des personnes qui désirent faire de l'exercice physique.

En utilisant les mêmes méthodes d'analyse, nous avons vu que la proportion de personnes qui ne participaient pas à des activités facultatives était assez grande. Par opposition au cas des participants à des activités facultatives, la qualité des espaces publics joue en soi un rôle important dans la décision des non-participants à ne pas prendre part à des activités facultatives dans ces lieux : ils n'y participent pas à cause de la mauvaise qualité de l'environnement ou de l'insécurité qu'ils y ressentent en ces lieux. Ils n'y retrouvent pas les qualités satisfaisantes d'un endroit où il fait bon faire des activités sociales ou de relaxation.

À la lumière de ces résultats, nous pouvons donc formuler l'affirmation suivante: la qualité de l'espace public autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat est dans un mauvais état. Dans la partie suivante, nous réexaminerons les

résultats obtenus de cette deuxième partie en nous basant sur une méthode d'analyse de type quantitatif.

6.3. La perception des habitants vis-à-vis de la qualité des espaces publics

Parallèlement avec les entrevues ethnographiques et les observations recueillies, nous avons aussi réalisé une enquête quantitative par le biais d'entrevues semi-dirigées. Les entrevues quantitatives sondaient l'avis des résidents locaux vis-à-vis de la qualité des espaces publics avec des questions directes tandis que les entrevues ethnographiques, elles, cherchent à comprendre le comportement des habitants à travers des questions indirectes (autrement dit, elles observaient leur comportement à travers l'observation d'actions réelles). Dans une enquête quantitative, le chercheur ne cache pas son identité comme dans une entrevue ethnographique.

Notre recherche quantitative s'est déroulée avec 50 personnes habitant à côté de la rocade de Vong et 50 autres habitant autour de la station de bus inter-provincial de Giap Bat. On trouve quelques éléments différents dans le choix des interviewés : nous n'avons choisi que des personnes de 18 ans et plus parce qu'il était difficile pour des enfants et des adolescents d'exprimer leurs perceptions en fonction de questions scientifiques. De plus, les personnes qui habitent dans ce quartier peuvent mieux comprendre les avantages et les inconvénients que présentent leur quartier.

Le questionnaire d'approche quantitative présentait parfois les mêmes questions que celui de l'entrevue ethnographique : nous voulions comparer les réponses formelles et informelles des habitants.

Il faut noter que l'avis des gens habitant à côté de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat est fortement partagé en ce qui concerne la qualité des espaces publics. À la question : « *Quelle est votre opinion sur la qualité de vie dans les espaces publics autour de la rocade de Vong (ou de la station de bus inter-provincial) ?* », voici comment les réponses ont été distribuées :

Tableau 6.7 : Évaluation de la qualité des espaces publics de la rocade Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

Évaluation	La rocade de Vong	La station de bus inter-provincial de Giap Bat
Très bonne	2 (4 %)	0 (0 %)
Bonne	16 (32 %)	7 (14 %)
Moyenne	27 (54 %)	31 (62 %)
Mauvaise	2 (4 %)	4 (8 %)
Très mauvaise	0 (0 %)	2 (4 %)
Sans opinion	3 (6 %)	6 (12 %)
Total	50 (100 %)	50 (100 %)

Interrogés sur la qualité des espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat, la majorité des habitants ont dit la trouver moyenne (54 % à la rocade de Vong et 62 % à la station de Giap Bat). 36 % des personnes ont répondu la trouver bonne et très bonne à la rocade Vong. Cette proportion à la station de Giap Bat est de 14 %. Seulement 4 % évalue mauvaise la qualité des espaces publics à la rocade Vong et 12 % évalue mauvaise et très mauvaise la qualité des espaces publics à la station de bus inter-provincial de Giap Bat. L'évaluation nous semble très positive, surtout à la rocade de Vong. La rocade de Vong se trouve bien sûr dans un quartier mieux aménagé et

plus aisé que la station de Giap Bat; on trouve dans ce quartier de grands édifices, des universités et des bureaux. La densité des petits restaurants, magasins et auberges n'est pas aussi élevée qu'à la station de bus. Cela nous a tout de même fort étonné. Les habitants ont estimé assez positif leur environnement de vie. Il nous faut aussi rappeler qu'il y a au total 18% des personnes qui ne se sont pas prononcés au sujet des espaces publics.

Les Tableaux 6.8 et 6.9 présentent les opinions des habitants par rapport aux éléments négatifs et positifs des espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat:

Tableau 6.8 : Éléments positifs des espaces publics autour la rocade de Vong et de la station de bus inter-provinciale de Giap Bat

Évaluations positives	La rocade de Vong	La station de bus inter-provincial de Giap Bat
Grand espace	25 (50 %)	9 (18 %)
Bon éclairage	37 (74 %)	23 (46 %)
Sociabilité	18 (36 %)	0 (0 %)
Service multiforme	9 (18 %)	27 (54 %)
Sans opinion	5 (10 %)	15 (30 %)

Les habitants estiment très positifs certains éléments des espaces publics; notons ici une appréciation pour le système d'éclairage (74 % et 46 %), la multiplicité des services (surtout à la station de Giap Bat avec 54 %) et l'urbanisation des espaces (50 %). Il nous faut

rappeler que la rocade Vong a été construite récemment, soit en 2002. Elle semble donc avoir été mieux planifiée que les quartiers d'habitations. La proportion de personnes qui n'ont pas justifié leur réponse est très élevée, surtout pour la station de Giap Bat (30 %).

Tableau 6.9 : Éléments négatifs des espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat

Évaluations négatives	La rocade de Vong	La station de bus inter-provincial de Giap Bat
Bruit	48 (96 %)	41 (82 %)
Pollution de l'air	38 (76 %)	40 (80 %)
Manque d'espaces verdure	25 (50 %)	19 (38 %)
Manque d'espaces de repos	7 (14 %)	0 (0 %)
Vandalisme	11 (22 %)	21 (42 %)
Sans opinion	2 (4 %)	5 (10 %)

Les évaluations négatives génèrent de vraies inquiétudes. En observant ces statistiques, nous constatons que les habitants ont une très mauvaise perception de l'espace à l'égard de la pollution et du manque d'espaces verts. La coordination entre les infrastructures et l'environnement social nous semble incohérente.

Malgré certaines évaluations négatives du quartier, la plupart des interviewés se sont montrés satisfaits de celui-ci. L'explication la plus souvent évoquée pour justifier ce phénomène est le fait que les habitants locaux ont accès à de nombreux commerces dans ces quartiers. De plus, la rocade de Vong et la station de bus inter-provincial se trouvent sur des routes principales pratiques qui conduisent au centre-ville. Les conditions économiques sont mieux estimées que celles sociales et environnementales.

6.4. Conclusions générales

À travers la méthode ethnographique (observations et entrevues ethnographiques), nous avons cherché à comprendre les raisons permettant d'expliquer la fréquentation et la non-fréquentation des passagers dans les espaces publics autour de deux infrastructures urbaines de Hanoï, soit la rocade de Vong et la station de bus inter-provincial de Giap Bat. Après avoir observé la fréquentation de ces lieux ainsi qu'avoir analysé les buts des activités facultatives et la recherche des raisons de non-participation aux activités facultatives, nous en arrivons à la conclusion suivante : les espaces publics autour de ces deux infrastructures peuvent être considérés comme « pollués ». Les éléments dérangeants pour les passagers sont essentiellement d'ordre environnementaux et de sécurité.

La méthode quantitative avec les entrevues semi-dirigées nous a permis de prendre connaissances d'opinions générales assez positives de la part des habitants vivant aux abords de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat. Malgré les problèmes de pollution et de sécurité dans le quartier, les habitants demeurent satisfaits de leur environnement de vie. Cette situation est explicable par le fait que les habitants s'intéressent davantage aux conditions économiques qu'aux conditions environnementales du quartier. Il nous faut aussi souligner le fait que les évaluations des habitants vis-à-vis de la qualité des espaces publics et la qualité de vie du quartier sont très subjectives : ceux-ci peuvent donner des justifications différentes selon les situations.

CHAPITRE VII

CONCLUSIONS

Dans ce chapitre, nous présentons les conclusions de notre recherche et mettons de l'avant certaines suggestions visant à améliorer la situation des deux infrastructures choisies pour notre recherche aussi que pour faciliter la planification et la construction d'éventuelles infrastructures de transport urbain à Hanoi en particulier et dans les villes du Vietnam en général. En même temps, nous aborderons aussi les conclusions concernant la fiabilité des méthodes différentes de recherche sur la qualité de vie dans la situation des pays en développement comme le Vietnam.

7.1. Conclusions

Cette recherche empirique nous a permis de tirer des conclusions importantes à l'égard des trois points suivants:

- la qualité de vie autour de deux infrastructures choisies (la rocade de Vong et la station de bus inter-provincial de Giap Bat),
- la perception des habitants vis-à-vis de la qualité de vie autour des infrastructures choisies,
- la fiabilité des diverses méthodes de recherche utilisées pour mesurer la qualité de vie

7.1.1. La qualité de vie autour des infrastructures choisies

Suite à notre recherche, nous sommes en mesure de conclure que l'environnement autour des infrastructures choisies n'est pas des plus agréables. La pollution sonore et la pollution de l'air sont de grands problèmes qui influencent directement la vie des habitants. Il semble aussi évident qu'il y a un manque important d'espaces verts et tranquilles. Le vandalisme et les toxicomanes, notamment, sont aussi des sources d'insécurité pour les habitants.

Ces conclusions viennent des résultats de notre recherche empirique. Grâce à la méthode ethnographique (une combinaison des méthodes d'observation et d'entrevues informelles), nous avons tenté de comprendre les raisons de fréquentation et de non-fréquentation facultative des passagers dans les espaces publics autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat. La pollution et le manque d'espaces de relaxation dans ces lieux préoccupent les habitants, et ce sont les raisons principales pour lesquelles il n'y a pas d'activités facultatives.

On compte cependant une petite quantité d'habitants qui fréquentent les espaces publics de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat pour des raisons facultatives (faire de la gymnastique, faire du sport ou de la marche). Cela ne prouve pas cependant que nous sommes en présence d'espaces publics de qualité : en effet, il nous faut mentionner que le choix d'espaces publics demeure restreint et que les personnes qui fréquentent ces lieux demeurent à proximité de ces infrastructures. Compte tenu de la densité très élevée de population, il y a assez peu d'options au moment de trouver un lieu pour faire de telles activités.

Il nous faut noter que la situation des espaces publics à Hanoi est très différente de celles des pays développés. En comparant nos résultats avec ceux de la recherche de Jan Gehl (1979), de William H. Whyte (1988) ou de Koresec-Serfaty (1983, 1988), nous constatons que la qualité des espaces publics à Hanoi est plus mauvaise que dans les pays développés pour plusieurs raisons. Des raisons objectives tels le climat, la situation historique, la culture

expliquent cet état de fait. Il faut cependant souligner les raisons subjectives. Les institutions de planification et de construction des infrastructures de transport urbain à Hanoi ne tiennent pas encore assez compte de la nécessité d'intégrer chaque ouvrage à l'environnement riverain. Les arguments techniques et économiques semblent plus importants que les arguments environnementaux et sociaux. La mauvaise qualité de vie en général et des espaces publics en particulier nous donne les conséquences potentielles pour la santé et pour les habitudes de vie des habitants.

7.1.2. La perception des habitants vis-à-vis de la qualité de vie autour des infrastructures choisies

Dans les entrevues ethnographiques et les entretiens directs et formels que nous avons dirigés, les habitants ont exprimé une grande inquiétude vis-à-vis de la pollution des quartiers se trouvant aux abords de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat. Le manque d'espaces verts et les diverses sources d'insécurité ont aussi été identifiés comme éléments négatifs et motifs de leur non-fréquentation des lieux.

Nous avons été étonnés d'apprendre que certains répondants étaient contents de leur environnement actuel de vie lors des entrevues formelles. Plusieurs raisons peuvent expliquer cela.

Rappelons tout d'abord que les deux infrastructures se trouvent au milieu de quartiers très animés où les activités commerciales sont nombreuses. La rocade de Vong et la station de bus inter-provincial de Giap Bat sont établies le long de routes principales qui conduisent au centre-ville. Les aspects géographique et économique favorables plaisent davantage aux habitants que les aspects environnementaux. Le fait d'habiter un tel quartier peut effectivement faciliter les activités commerciales et permettre aux habitants de tisser un réseau de contacts dans d'autres quartiers plus aisés. Les résidences aux abords de ces lieux ont donc en quelque sorte une « valeur ajoutée ». Ceci explique d'ailleurs pourquoi les maisons près des infrastructures urbaines -et cela s'applique à la rocade de Vong et à la station de bus inter-provincial de Giap Bat - ont toujours un prix plus élevé que celles des quartiers plus calmes où il se fait moins d'activité commerciale.

Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre I (cadre d'analyse), les gens ont tendance à censurer leurs propres réponses à cause d'« une surveillance intellectuelle de soi » (Bachelard, 1994, Goffman, 1974). Ainsi, dans le cadre d'une entrevue formelle, les interviewés ont plutôt tendance à « embellir » leurs réponses et se montrer plus positifs. Cela a d'ailleurs été observé lors de nos enquêtes traditionnelles avec questions semi-dirigées. La proportion des personnes satisfaites de la qualité des espaces publics est appréciable.

Il faut aussi rappeler qu'il y a une distinction fondamentale entre la culture asiatique et la culture occidentale. Les asiatiques sont plus timides que les occidentaux dans l'expression de leurs opinions. Cela explique pourquoi les réponses sont souvent semblables entre les individus dans le cadre d'interviews de groupes.

7.1.3. La fiabilité des différentes méthodes utilisées dans une recherche empirique

Nous avons combiné deux approches dans cette recherche, l'une qualitative et l'autre quantitative. La méthode ethnographique (observations, entrevues informelles et recherche documentaire) a permis de développer le volet qualitatif de notre recherche alors que nos entretiens semi-dirigés, qui étaient davantage formels et officiels, ont constitué le volet quantitatif de cette recherche. Ces deux genres d'interviews étaient différents : les entrevues informelles visaient à poser des questions simples et à demeurer près de la vie ordinaire des habitants. Elles cherchaient à comprendre les activités réelles des habitants et le comportement qui sous-tend leurs activités utilitaires ou facultatives. Les entrevues officielles exigeaient des réponses formelles qui exprimaient la perception précise des répondants vis-à-vis de la qualité de leur environnement de vie.

Nous avons combiné ces deux méthodes de recherche pour obtenir une analyse multiforme de la qualité de vie des espaces autour de la rocade de Vong et de la station de bus inter-provincial de Giap Bat. Les résultats des deux méthodes nous ont conduit à une importante conclusion: on note un sérieux problème de pollution dans les quartiers situés aux abords des infrastructures choisies.

Pourtant, dans le processus de réalisation des entretiens formels semi-dirigés, il nous a semblé que la perception des habitants était plus positive que ne l'exige la situation réelle.

Cela a pu dépendre de nombreux facteurs aussi bien objectifs que subjectifs, par exemple l'influence des estimations des autres, le moment choisi pour l'interview, les bonnes ou mauvaises impressions à l'égard de choses spécifiques dans les espaces publics ou dans les quartiers, les commodités disponibles par rapport à l'expérience personnelle (facilité d'aller au travail ou au marché par exemple), la capacité de faire du commerce, le changement du prix des maisons du quartier, etc. Cela démontre en même temps la justesse des théories de Goffman (1974) que nous avons mentionnée dans le cadre d'analyse.

Il faut aussi noter que certaines personnes ne se soucient tout simplement pas du tout de tels problèmes : ils peuvent être plus ou moins d'accord sur un point au moment de l'interview mais changer d'opinion à un autre moment. Nous croyons qu'avec un même questionnaire, les résultats auraient varié d'un moment à un autre.

Dans les entrevues informelles, les résultats semblent plus constants. Les habitants ne sont pas obligés de donner leur opinion directe par rapport à un problème, quelques fois, trop scientifique et trop éloigné de leur expérience quotidienne. Souvent, il s'agit du comportement des répondants sur la réalisation ou non-réalisation d'une affaire réelle. Les répondants ne ressentaient pas la pression de participer à un interview de recherche officiel: ils pouvaient donc s'exprimer plus aisément sur leur comportement.

Notre analyse nous a permis de constater les nombreux avantages de la méthode ethnographique ou, plus largement, l'approche qualitative dans les recherches d'analyse de la qualité de vie. Malgré certaines limitations comme le manque de détails sur les conditions historiques et sociales entourant notre sujet de recherche, la méthode ethnographique nous aura permis d'arriver à des explications raisonnables et logiques du comportement des habitants.

7.2. Suggestions

Il nous faut rappeler que le but de notre recherche est de comprendre la réelle situation des espaces publics autour des infrastructures du transport urbain à Hanoi et en même temps de contribuer, dans quelque sens, au processus d'améliorer la qualité de vie dans les espaces publics. Les résultats de cette recherche empirique nous poussent à présenter

certaines suggestions visant à souligner l'importance de développer et réaliser les améliorations de la qualité de vie au milieu urbain.

Les recherches de Gehl (1979, 1987) nous inspirent les mesures nécessaires afin d'améliorer la qualité de vie dans les espaces publics de Hanoi. Les exemples à Copenhague et ailleurs en Scandinavie nous montrent « comment le caractère des activités des piétons change lorsque les circonstances extérieures sont modifiées » (Gehl, 1979). Bien sûr, de telles mesures ne peuvent pas tout à fait correspondre à la situation de Hanoi. Il nous faut compter la différence des éléments géographiques, du niveau de développement, des conditions économiques, culturelles et sociales, etc.

Nous trouvons que la planification d'un projet de construction d'une nouvelle infrastructure doit prévoir la participation de chercheurs en sciences humaines dont les recherches analyseront les impacts d'un pareil projet sur la qualité de vie des résidents locaux. Cette analyse, très importante, doit avoir un poids important au moment de décider de la réalisation du projet. En effet, si les architectes, les urbanistes et les investisseurs du fond cherchent à ce qu'un projet de transport réponde à des objectifs purement utilitaires (le déplacement urbain), les chercheurs en sciences humaines, eux, doivent identifier clairement les impacts, tant positifs que négatifs qu'aura cette infrastructure sur les populations. Une bonne infrastructure doit satisfaire les exigences indispensables du transport et en même temps, les besoins humains dans le contexte de la vie ordinaire.

Au sujet des critères de la qualité de vie des espaces publics, surtout autour des infrastructures urbaines, nous nous appuyons sur les expériences de Gehl (1979, 1987) à Copenhague au Danemark, en Italie et ailleurs en Scandinavie. Bien sûr, de telles mesures occidentales ne peuvent pas être tout à fait appliquées dans le cas d'un pays en développement. Les situations différentes concernant la géographie, le climat, la densité des habitants, la culture, l'histoire, le niveau du développement économique, etc. donnent à Hanoi un caractère particulier. Une bonne combinaison entre les expériences occidentales et les leçons locales serait une orientation judicieuse pour une vieille ville sous l'angle historique et culturel mais en même temps une jeune ville sous l'angle du développement économique.

Selon nous, afin d'assurer la qualité de vie dans les espaces publics, surtout l'espace des nouvelles infrastructures, on devrait tenir compte des critères suivants :

- La sécurité

Il s'agit d'une protection contre les accidents de la circulation et contre la criminalité. En effet, les infrastructures de transport urbain ne doivent pas être construites trop près des quartiers d'habitation. Une certaine distance est nécessaire entre l'ouvrage du transport public et les quartiers d'habitation pour assurer la sécurité du déplacement des véhicules de transport. Une bonne expérience tout récemment réalisée, entre autres, est la planification des voies différentes au déplacement comme le projet de la construction d'une voie exclusivement réservée aux bus au carrefour de Nga Tu So ou un autre projet visant à diviser les voies pour chaque moyen de transport sur la route Kim Ma-Cau Giay⁴. De telles initiatives pourraient éliminer la proportion des accidents et plus important, elles calmeraient la peur des accidents chez les habitants. Il faut aussi porter une attention particulière à la sécurité des piétons (avec des systèmes de panneaux et les feux de circulation adéquats, des trottoirs de bonne taille, etc.).

En outre, une protection contre la menace de la criminalité est indispensable. Le système d'éclairage doit assurer un bon fonctionnement dans les espaces publics au soir. L'apparition des polices communautaires dans les espaces publics peut être une bonne initiative selon les expériences nord-américaines. Pourtant, il nous faut tenir compte la fréquence de la police. Quelquefois, l'apparition de la police sollicite la peur de la criminalité des habitants. Une bonne régulation des activités dans les espaces publics augmente aussi la sécurité et la confiance des habitants.

- La propreté

Un des inconvénients des espaces publics autour des infrastructures urbaines à Hanoi est le problème hygiénique. Ce dernier peut être compris sous plusieurs angles : le bruit, la

⁴ Voir la page 37

poussière, la fumée, les ordures, les odeurs désagréables, etc. Le règlement de la pollution de l'environnement pourrait attirer plus les passagers ayant des activités facultatives dans les espaces publics. Malgré des difficultés du climat (la chaleur et l'humidité), il faudrait favoriser l'implication des participants aux espaces publics. Il est nécessaire de sensibiliser les habitants aux mesures de maintenir la propreté des espaces publics ainsi de faire des campagnes publicitaires vantant les points forts des espaces publics. La mise des poubelles d'une façon raisonnable dans les espaces publics pourrait réduire aussi la saleté des places publiques.

- L'accessibilité aux activités des piétons

Dans les espaces publics, la plupart des participants marchent pour réaliser leurs activités facultatives. Alors, la construction d'une nouvelle infrastructure de transport urbain doit tenir compte des éléments qui seront établis aux alentours; il faut prévoir le développement des espaces verts, des zones de repos, des lieux pour faire l'activité physique, etc. Ces éléments augmenteraient considérablement la qualité de vie dans les quartiers d'habitation. Selon les expériences de Gehl (1979), il faut avoir des espaces pour la marche à pied. Pourtant, la distance entre les points de repos ne devrait pas être trop grande. Il faut placer les bancs de repos et avoir des espaces différents pour les participants différents (les espaces tranquilles pour les personnes âgées ainsi que les zones de récréation pour les petits enfants).

- L'existence des services et des activités publiques

Comme beaucoup d'autres pays asiatiques, les Vietnamiens aiment avoir des activités sociales. L'existence de petits restaurants sur les trottoirs ou dans les espaces publics est indispensable dans la vie ordinaire. L'interdiction de tels services ne devrait pas continuer. Le problème est d'arranger raisonnablement les services multiples dans les espaces publics sans avoir de mauvaises influences vis-à-vis d'autres activités des passagers. Le développement de petits marchés temporaires peut aussi être souhaitable pour rendre de tels espaces plus attrayants pour le public. Les activités sociales qui y sont périodiquement organisées encouragent le déplacement des habitants locaux vers les espaces publics.

Les résultats de la recherche nous montrent que la plupart des personnes ayant des activités facultatives vont dans les espaces publics pour faire de la gymnastique. Alors, la planification des espaces pour les activités du sport serait une contribution importante à la qualité de vie. Cet élément doit être considéré comme une composante importante de chaque espace public. L'organisation de ces activités cependant doit suivre les règlements sécuritaires et hygiéniques du quartier d'habitation.

En conclusion, on peut dire que les critères de la qualité de vie devraient être intégrés à la planification de toute nouvelle infrastructure. Pourtant, chaque espace public a des caractères différents. Une bonne planification des espaces publics exige un regard attentif à l'utilisation des espaces publics par les habitants des quartiers limitrophes. Cela contribue aussi au développement durable d'une grande ville comme Hanoi.

APPENDICE A

GRILLE D'OBSERVATION

Nom de l'infrastructure: _____

Journée : _____

Durée de l'observation : _____

1. La description physique du lieu :

- Morphologie et aménagement.
- État des infrastructures.
- État des quartiers d'habitants autour de l'infrastructure.
- État des espaces publics autour de l'infrastructure :
 - ✓ Éclairage.
 - ✓ Pollution (de l'air, sonore, etc.).
 - ✓ Trace de vandalisme, odeur, etc.
 - ✓ Verdure.

2. La description des usagers des espaces publics:

- Sexe :
 - ✓ Homme
 - ✓ Femme

- Âge :
 - ✓ Enfant (moins 10 ans)
 - ✓ Adolescents (11 à 17 ans)
 - ✓ Jeunes (18 à 29 ans)
 - ✓ Adultes (30 à 60 ans)
 - ✓ Personnes âgées (60 ans et plus)
- Statut socio-économique :
 - ✓ Classe modeste
 - ✓ Classe moyenne
 - ✓ Classe aisée
- Mode de présence :
 - ✓ Seul
 - ✓ En couple
 - ✓ En groupe

3. La description des activités des usagers dans les espaces publics :

- Activités gymnastiques et sportives
- Activités intellectuelles
- Repos

APPENDICE B

CONTENUS PRINCIPAUX DES ENTREVUES ETHNOGRAPHIQUES⁵

Nom d'infrastructure: _____

Journée : _____

Durée de l'entrevue : _____

- Personne interviewée (sexe, âge, habitation, etc.)
- Estimation générale de l'interviewé vis-à-vis l'ouvrage du transport urbain
- Estimation générale de l'interviewé vis-à-vis les espaces publics autour de l'ouvrage du transport urbain
- La fréquentation de l'interviewé dans les espaces publics autour de l'ouvrage du transport urbain
- La raison de la fréquentation (obligatoire ou facultative)
- Les activités principales de la fréquentation obligatoire
- Les activités principales de la fréquentation facultative
- Les raisons des activités facultatives dans les espaces publics autour de l'ouvrage du transport urbain

⁵ Les questions de l'entrevue ethnographique ne sont pas fixées. L'intervieweur cache son identité.

- Les raisons de non-participation aux activités facultatives dans les espaces publics autour de l'ouvrage du transport urbain

APPENDICE C

QUESTIONNAIRE DE L'ATTITUDE DES HABITANTS À L'ÉGARD DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DES INFRASTRUCTURES URBAINES⁶

Heure et date de l'interview: _____

Sexe : M____F____

I. Questions générales.

Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

- Moins de 18 ans
- 18-35 ans
- 36-60ans
- Plus de 60 ans

Quel est votre état matrimonial? Êtes-vous...

- Marié (e) ou conjoint (e) de fait
- Célibataire
- Veuf (ve), séparé (e) ou divorcé (e)

Quel niveau de scolarité avez-vous atteint?

- Primaire

⁶ Quelques questions sont inspirées des recherches de André (2001) et Bassand (2001).

- Secondaire
- Collégial
- Universitaire
- Autre

Actuellement, quelle est votre principale occupation?

- Travailleur (euse) à temps plein
- Travailleur (euse) à temps partiel
- Étudiant (e)
- Sans emploi
- Retraité (e)
- Autre

Ça fait combien de temps que vous habitez dans ce quartier?

- 0 à 5 ans
- 6 à 10 ans
- 11 à 15 ans
- 16 à 20 ans
- 21 à 25 ans
- 26 à 30 ans
- Plus de 30 ans

Combien de personnes habitent dans votre logement?

- 1 personne
- 2 personnes
- 3 personnes
- 4 personnes
- 5 personnes et plus

II. Questions sur la qualité de vie autour des infrastructures urbaines.

Dans cette partie, Le terme « infrastructure » est utilisé dépend du lieu d'interview

(la rocade de Vong ou la station de bus inter-provincial de Giap Bat).

Selon vous, l'existence de cette infrastructure est indispensable?

Oui_____Non_____

Vous pensez que cette infrastructure a des influences sur votre vie ordinaire?

Oui_____Non_____

Positive_____Négative_____

Est-ce que vous vous intéressez aux espaces publics autour cette infrastructure?

Oui_____Non_____

Vous pensez que ces espaces publics jouent un rôle important dans votre vie ordinaire?

Oui_____Non_____

Quelle est votre opinion sur la qualité de vie dans les espaces publics autour de cet ouvrage du transport urbain?

- Très bonne
- Bonne
- Moyenne
- Mauvaise
- Très mauvaise
- Sans opinion

Quels sont les éléments négatifs de la qualité des espaces publics autour de cet ouvrage du transport urbain?

(Vous pouvez choisir plusieurs éléments)

- La pollution de l'air
- Le bruit
- Le manque d'espaces verts
- Le manque d'espaces de repos
- Vandalisme
- Autre :

- **Quels sont les éléments positifs de la qualité des espaces publics autour de cet ouvrage du transport urbain?**

(Vous pouvez choisir plusieurs éléments)

- Le grand espace
- Le bon éclairage
- La sociabilité
- Le service multiforme
- Autre :

Vous fréquentez souvent dans les espaces publics autour de cette infrastructure?

Oui _____ Non _____

Est-ce que vous pratiquez les activités comme ci-dessous dans les espaces publics autour de cet ouvrage du transport urbain?

	Souvent	Parfois	Rarement	jamais
Aller au travail				
Aller au marché				
Vous promener à pied				
Vous reposer, lire ou écrire à l'extérieur				
Jouer au sport				

Prendre un repas				
Rendez-vous avec les amis				

En général, vous êtes content des espaces publics autour de cet ouvrage du transport urbain?

Oui_____Non_____

Est-ce que vous avez des comparaisons entre les espaces publics différents?

Oui_____Non_____

Est-ce que vous avez des critères personnels dans le choix d'un espace public pour vos activités facultatives?

Oui_____Non_____

Explication :

Selon vous, quels sont les éléments les plus importants pour la qualité d'un espace public?

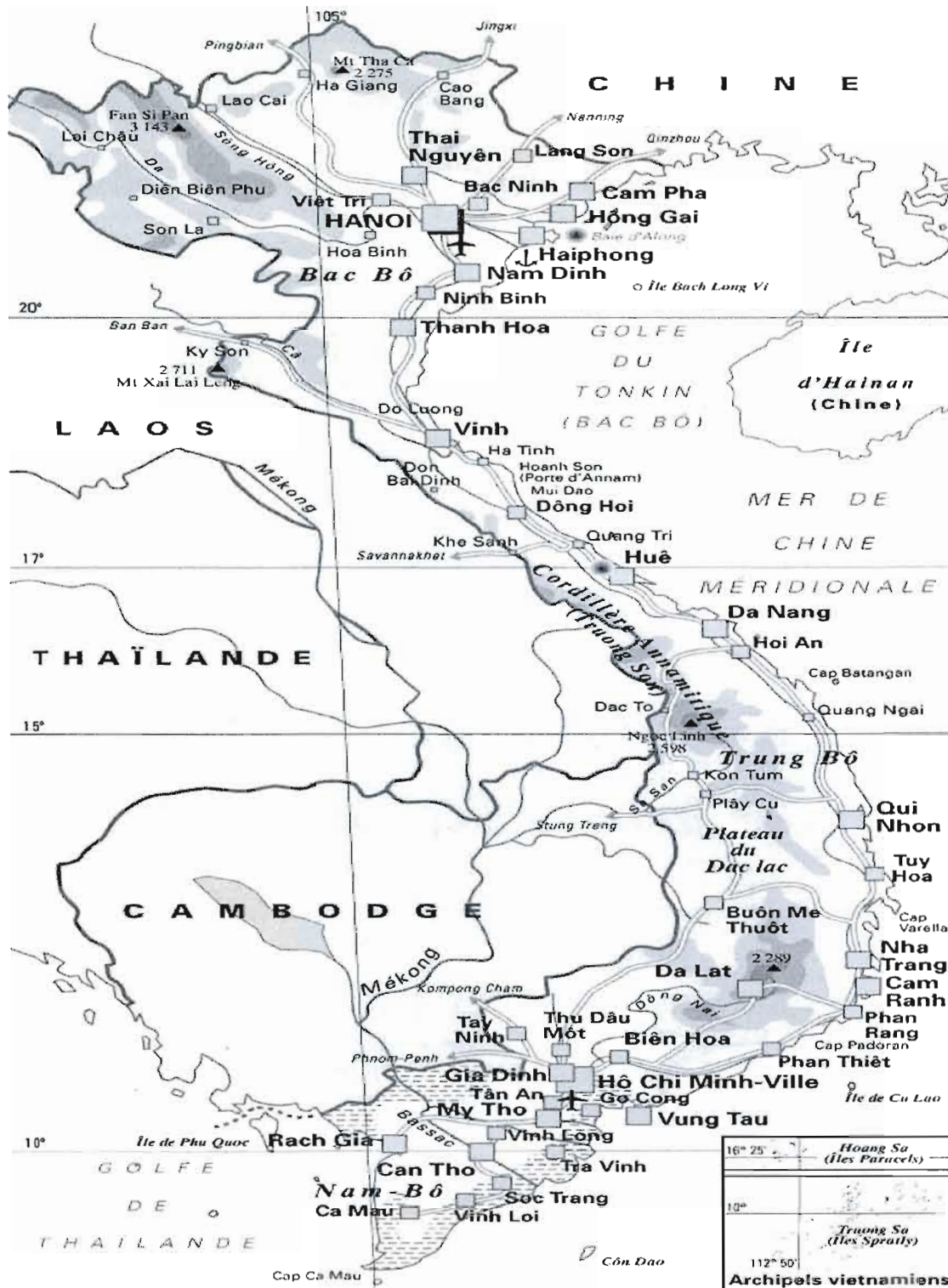
- La propreté
- Les espaces verts
- Les espaces destinés aux activités personnelles (gymnastiques, repos, rencontres, etc.)
- La sociabilité
- L'accessibilité aux services populaires

- La sécurité
- Autres

Selon vous, qu'est-ce qu'on doit faire pour améliorer la qualité des espaces publics autour de cet ouvrage du transport urbain?

APPENDICE D

LA CARTE DU VIETNAM



BIBLIOGRAPHIE

- Agence vietnamienne d'information (2006), En 2005 : La croissance de l'économie vietnamienne fait son record décennal.
- Ambassade de France au Viêt-Nam (2003), Le transport urbain à Hanoi, , 5 p.
- Ambassade de France au Viêt-Nam (2004), La coopération France-vietnamienne : faits et chiffres.
- Ambassade de France au Viêt-Nam (2005), Les ressources budgétaires de Ho Chi Minh- ville et le financement de ses infrastructures urbaines, 4p.
- André, P., Prudencio, Éphrem. (2001), Évaluation de la satisfaction de la population riveraine en regard des aménagements effectués par le ministère des Transports du Québec dans le cadre du prolongement de l'avenue Souigny, Ministère des Transports du Québec, Direction de l'île-de-Montréal, 22 p.
- André, P., Bitondo, D. (2001), Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie, Québec, Agence canadienne d'évaluation environnementale, 69 p.
- Avila, M., Ines, M. (2001), Factors that influence the social life and vitality of public open spaces in Maracaibo –Venezuela. Case Study: Plaza de la Madre and Plaza de la República, mémoire de maîtrise en architecture, disponible à <http://scholar.lib.vt.edu/theses/available/etd-10292001-151807/>
- Bachelard, G., (1994), Le rationalisme appliqué, Paris, PUF.
- Bassand, M., Compagnon, A., Joye, D., Stein, V., (2001), Vivre et créer l'espace public, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 223p.
- Barrau, J., (1975), Environnement et qualité de vie, Paris, G. le Prat, 250 p.
- Bari, D., (2003) Vietnam-le deuxième souffle du Doi Moi, Paris, Journal de l'Humanité, 4p.
- Benaouda M., Bernard C., Chenillot D., Couede C., Faure R., Valin Y., Evènementiel urbain et droit de l'espace public, Dossier thématique, Lyon, Arsec/Université Lumière Lyon 2, 2004, 26p.
- Blandin, P. (2003), Fiche Mémos, Pourquoi évaluer?, 3p.
- Blanchet, A., Gotman, A., (1992), L'enquête et ses méthodes : l'entretien, Paris, Nathan.

- Borsdorf, A., (1999), « La qualité de vie dans les villes alpines : le cas d'Innsbruck », Revue de Géographie alpine, p. 81-99.
- Cabatoff, K., (2005), Espaces publics et transports urbains : peut-on concilier sécurité, mobilité et qualité de vie, 5 p.
- Canclon, F, Gargaillo, L. (1991) Les transports collectifs urbains : quelles méthodes pour quelle stratégie, Paris, Presses du management, 342 p.
- Commission européenne, (2000), Méthodes d'analyses comparatives dans les transports : méthodologies, applications et données nécessaires, Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 223 p.
- Compagnie consultative de la construction des infrastructures urbaines (2000), Rapport d'études sur la situation du transport au carrefour de Vong (en vietnamien).
- Compagnie de construction TEDI. (2003), Le rapport de construction de la rocade de Vong (en vietnamien).
- Compagnie de gestion des stations de bus de Hanoi, 2005, Le rapport des activités des stations de bus de Hanoi de janvier au juin 2005, 12p (en vietnamien).
- Cour, J-M., (2001), Migrations, urbanisation et transformation du mode rural au Vietnam, étude réalisée pour le compte du ministère des affaires étrangères de la France.
- Cusset, J-M, Godard, X., (1996), « Des systèmes de transport urbain au Vietnam à la recherche de la modernité », Cahiers des sciences humaines, volume 32, n° 3.
- Davies, A., Thomas, R. (2005), « Dixon of dock green got shot! Policing identity work and organisational change », Critical mangement studies conference, Cambridge, 29p.
- Desrosières, A., (1982), Un essai de mise en relation des histoires récentes de la statistique et de la sociologie, in : Actes de la journée d'étude "Sociologie et statistique", Paris, INSEE - Société Française de Sociologie, octobre 1982, Tome 1, pp. 161-182.
- Doan, L. (2005), l'Impasse des routes de Hanoi, Hanoi, VnExpress, 3p (en vietnamien).
- Doan, L. (2006), La rocade de Vong, après 4 ans de l'inauguration, Vnexpress (en vietnamien).
- Duquette, R.(1997), L'évaluation de la qualité de vie : validation d'un outil de mesure, Québec, Université du Québec à Montréal, 76 p.
- Fried, B. (2003), Shedding light on markets making places: New and thoughts from project for public spaces, 2003, 3 pages.

- Gehl, J. (1987), *Life Between Buildings*, New York : Van Nostrand Reinhold
- Gehl, J. (1979), Rapport entre la qualité d'une ville et les activités dans la ville, disponible à www.international.icomos.org/monumentum/vol18-19/
- Gérin-Lajoie, P. (2002), « L'approche ethnographique comme méthodologie de recherche dans l'examen du processus de construction identitaire », the Canadian Modern Language Review.
- Giroux, S. (1998), *Méthodologie des sciences humaines : la recherche en action*, Québec, Éditions du Renouveau pédagogique inc, 266 p.
- Godard, X. (1992), *Mobilité et transports dans les villes en développement : transferts de modèles et échanges économiques nord-sud*, Paris, Harmattan, 233 p.
- Godard, X, Cusset, J. M (1996), « Des systèmes de transport urbain au Viêt-Nam à la recherche de la modernité », Cahiers des sciences humaines, vol. 32, n° 3, 555-375.
- Goffman E., (1973), *La mise en scène de la vie quotidienne*, Paris, Minuit.
- Goffman E., (1974), *Les rites d'interaction*, Paris, Minuit.
- Gubry, P. (2004), *Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh-Ville et Hanoï*, Institut des Sciences et des Techniques de l'équipement et de l'environnement pour le développement de la France, 6 p.
- Habermas, J., (1978), *L'espace public*, Paris, Payot.
- Hanoimoi online (2006), *La situation difficile à la station de bus inter-provincial de Giap Bat (en vietnamien)*.
- Hamel, J. (1997), *Étude de cas et sciences sociales*, Harmattan, Montréal, 122p.
- Hong, N., (2004), *Hanoi propose au privé d'exploiter le réseau de bus*, Courrier du Vietnam.
- Information du Vietnam, (2004), *L'élargissement de Hanoi (en vietnamien)*.
- Information du Vietnam, (2004), *Hanoi a plus de 3 millions d'habitants (en vietnamien)*.
- Joseph, I. (1992), « L'espace public comme lieu d'action », Les Annales de la recherche urbaine, n° 57-58.
- Koresec-Serfaty, P. (1988), « La sociabilité publique et ses territoires –Places et espaces publics urbains », Arch. & Comport./ Arch. Behav., Vol. 4, no. 2, p. 111-132.

- Laboratoire d'Études méthodologiques Architecturales (Université de Liège en Belgique)
<http://www.lema.ulg.ac.be/tools/audience/concept.asp?id=5306> .
- Lacoste, G. (2002), Construction et politique du logement de Hanoi, Rapport de mission, 44p.
- Lapassade, G. (1993), La méthode ethnographique, disponible à <http://www.ai.univ-paris8.fr/corpus/lapassade/ethngrso.htm>
- Leplège, A. (1999), Les mesures de la qualité de vie, Paris, Presses universitaires de France, 127p.
- Le comité populaire de Hanoi, Projet d'aménagement du développement des transports à Hanoi d'ici à l'an 2020 (en vietnamien).
- Le Courrier du Vietnam (2004), Remettre en ordre le réseaux de bus.
- Le journal de Laodong (2006), L'augmentation de l'insécurité à la station de bus inter-provincial de Giap Bat (en vietnamien).
- Léonard, D., (2001), Pratique inciviles et sentiment d'insécurité : une étude de cinq parcs montréalais, UQÀM, 175p.
- Le, V. C., (1996), Services publics locaux et finances publiques locales au Vietnam : analyse de quelques problèmes actuels, rapport d'activité, ÉNAP.
- L'équipe du PEI de l'Université du Québec à Montréal, (1997), Viêt-Nam 1997: une économie en transition, rapport final du projet d'études internationales, 123p.
- L'institut de planification urbaine et rurale, (2003), La planification du réseau des stations publiques jusqu'à 2020 à Hanoi, Ministère de la Construction du Viêt-Nam, 147 p.
- Le, Q. H., (2004), Développement du transport public pour un développement durable de Hô Chi Minh-Ville, le discours à la XXIV^e Assemblée générale de l'Association des maires francophones.
- Mai, H., (2002), La construction de la rocade Vong à Hanoi , Hanoi, VnExpress (en vietnamien).
- Mai, H., (2002), Inauguration de la rocade Vong à Hanoi, Hanoi, Vnexpress (en vietnamien).
- Marpsat M., Firdion J.M., Lecomte T., Mizrahi An., Mizrahi Ar., (1998), Vie et santé des personnes sans domicile, Paris, Enquête INED.

- Merlin, P. (1984), La planification des transports urbains : enjeux et méthodes, Paris, Masson, 220 p.
- Ministère de la construction du Vietnam, (1999), Orientation de la planification et du développement urbain de Vietnam pour 2020.
- Nations unies, (1989), L'amélioration des transports urbains, notamment dans les pays en développement, New York, Nations unies, 53 p.
- Ngoc Lan (2005), Difficulté du transport urbain à la capitale du Vietnam, Vietnamnet (en vietnamien).
- Nguyen, T. H. (2002), Le développement urbain : un volet ambitieux de la coopération, Journal Le Courrier du Viêt-Nam.
- Nguyen. T. S. (2001), La pollution de l'air à Hanoi, Hanoi, L'Institut central de la santé, 3p.
- Organisation de coopération et de développement économiques. (2000), Intégrer les transports dans la ville : réconcilier les dimensions économiques, sociales et environnementales, Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 133p.
- Pacione, M., (1982), «The use of objective and subjective measures of life quality in human geography», Progress in Human Geography, 6, p. 493-514.
- Pham, K. S. (2002), Les infrastructures pour les bus : Inquiétudes surgissent de la réalité, Le journal « Lao dong ».
- Phuc N. (2005), Le transport urbain à Hanoi, Vnexpress (en vietnamien).
- Péladeau, N., Mercier, C., (1993), « Approches qualitative et quantitative en évaluation de programmes », Sociologie et sociétés, vol. XXV, n°2.
- Piret, A., Nizet, J., Bourgeois, E. (1996), L'analyse structurale : une méthode d'analyse de contenu pour les sciences humaines, Bruxelles, DeBoeck Université, 126 p.
- Poisson, Y. (1991), La recherche qualitative en éducation, Québec, Presses de l'Université du Québec, 174p.
- Ragouet, P., (2000), « Usages probatoire et exploratoire de l'entretien unique », Sociologie et sociétés, vol. XXXII, n° 1, 27p.
- Ries, R. (2003), Transports urbains : quelles politiques pour demain, Paris, Documentation française, 147 p.

- Rogerson, R.J., (1987), Quality of life in Britain, Glasgow, Quality of life research group, University of Strathclyde, 44p.
- Schalock, R.L. (1996), Quality of Life volume I: conceptualization and measurement, Washington, American Association on Mental Retardation, 139 p.
- Schraub, S, Conroy, T. (2002), Paris, Qualité de vie et cancérologie, John Libbey Eurotext, 126p.
- Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (2000), Qualité de vie - rapport conceptuel : les moyens de définir et de mesurer la qualité de vie et de présenter aux Canadiens des rapports à ce sujet, http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/PubsDisc/qol1_f.asp
- Sénécal, G., Espaces urbains et qualité de vie : aller au-delà des approches normatives, 5 p.
- Vu, H. N, Phan.V.K. (2004), Opinions concernant les déplacements, 2004, 20 p.
- Union internationale des transports publics. (2003), Pour une meilleure mobilité urbaine dans les pays en développement, 44 p.
- Thanh P. (2005), Les maisons suspendues autour de la station de Giap Bat, Le journal de Jeunesse (en vietnamien).
- Thuy, T., Doan, H., (2002), Des bus de Hanoi et le rêve de 2003, Le journal « Lao dong » (en vietnamien)
- Thuy D., (2005), Les maisons dangereuses à côté de la rocade de Vong, Vietnamnet (en vietnamien).
- Thu, H., (2002), Les contraintes redoutables des bus, Le journal « Lao dong » (en vietnamien).
- T.T. (2006), L'impasse du tunnel au carrefour de Vong (en vietnamien).
- Tobelem-Zanin, C. (1995), La qualité de la vie dans les villes françaises, Rouen, Publications de l'université de Rouen, 288 p.
- Viet, A., (2004), Remettre en ordre le réseau de bus, Le journal Le Courrier du Viêt-Nam.
- Vnexpress (2001), Cause des embouteillages : mauvaises infrastructure (en vietnamien).
- Vnexpress (2002), Développement des voies spécifiques au système de bus à Hanoi (en vietnamien).
- VnExpress. (2005), La pollution de Hanoi, Hanoi, VnExpress (en vietnamien).

Vnexpress (2005), La pollution domage d'un milliard VND chaque jour à Hanoi (en vietnamien).

Vietnamnet (2005), Les solutions pour régler les embouteillages de Hanoi (en vietnamien).

Xuan T., (2002), La construction de la rocade de Vong, Vnexpress (en vietnamien).

Whyte, William H. (1980), The Social Life of Small Urban Spaces, Washington D.C, The Conservation Foundation, 125p.

Whyte, William H. (1988), City – rediscovering the center, New York, Doubleday, 386p.

Zeisel, John.(1981), Inquiry by design : tools for environment-behavior reseach, Cambridge University Press, 250p.

- **Sites web :**

- www.vnn.vn,
- www.ambafrance-vn.org,
- www.worldbank.org,
- www.hanoi.gov.vn, et
- <http://www.gso.gov.vn>.